3,80 €

Nr. 9
September 2006
55. Jahrgang

Deutschland 3,80 €
Österreich 4,40 €
Schweiz 7,50 sFr
Benelux 4,40 €
Frankreich 4,40 €
Italien 5,- €
Dänemark 42,- dkr

B13411

ModellEisenBahner

Magazin für Vorbild und Modell



TESTS
- Märklins V80
- Liliputs 92.2
- Rocos BR64
- Conrads E 10.3

Lautstark und farbenfroh
1:0 für die WM-Bahn

Sassnitzer Spurensuche
Fährverkehr abgewickelt

Modellreise ins Ungewisse
Das Schloss der Schatten

WERKSTATT:
- Der Teich im Astloch
- Reibe-Plätzchen

OHE: Vergangenheit mit Zukunft

Samba mit dem Tiger

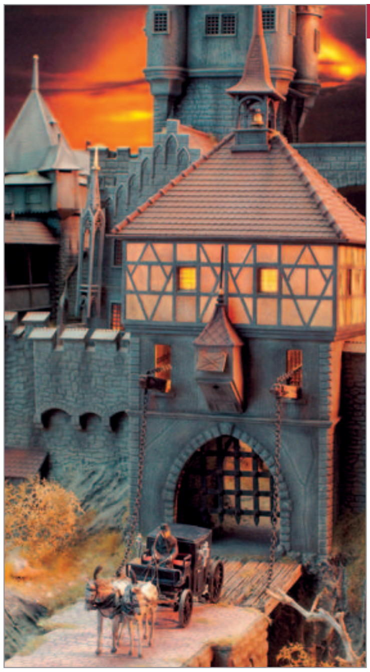
Inhalt



Oh, wie war das schön! 26
Bei der Fußball-WM zeigte die Bahn, wie solche Großereignisse bewältigt werden können.



16 Gut aufgestellt
Die OHE ist gerüstet für die Zukunft – mit überregionalen Transporten und dem erfolgreichen Metronom.



80 Transsilvanien in H0
Wanderer, hüte dich vor diesem Ort: Die schauerige Anlage in H0 hält manches Geheimnis bereit.



Blick durchs Astloch 58
Ein Teich, ein Zaun, ein Weg: Mehr braucht Michael Robert Gauß nicht für ein fix geschaffenes Diorama.



Titel: 76 von Fleischmann mit Weinert-Teilen verfeinert; Samba-Wagen: Basis Roco; 330090 von Mehano (Exklusivmodell für Wiekra); Arkaden: Brücke von Auhagen.
Szene und Foto: M. Tiedtke

36 Geschlossen, verlegt
Bis vor acht Jahren spielte sich im alten Fährhafen von Saßnitz ein üppiges Transportprogramm ab.



Bahnwelt Aktuell

Süddeutschland – Schweiz/Österreich

Bald beschleunigte Strecken?

Foto: hb



Der Bahnhof Ravensburg an der Südbahn wurde in den letzten Jahren modernisiert – auf Kosten der Stadt. Nicht nur hier wünscht man sich mehr als das eine IC-Zugpaar Dortmund – Innsbruck (Bild).

● In die seit Jahren geforderte Beschleunigung und insbesondere Elektrifizierung von Fernverkehrsstrecken aus Bayern und Baden-Württemberg in die Schweiz und nach Österreich scheint endlich Bewegung zu kommen. Läuft alles wie geplant, dann ist die Strecke von München über Memmingen nach Lindau bis etwa 2012/2013 elektrifiziert. Die Fahrzeit zwischen München und Zürich beträgt dann dreieinviertel Stunden, 55 Minuten schneller als heute. Auf einer Verkehrskonferenz der Bodensee-Anrainerstaaten Anfang Juli in Memmingen sagte Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee laut einem Bericht der „Neuen Zürcher Zeitung" (NZZ) die Elektrifizierung bis zum genannten Zeitpunkt zu. Baubeginn ist im optimalen Fall 2009. Die Schweiz hat bereits vor einigen Jahren einen Betrag von 50 Millionen Euro zur Vorfinanzierung zugesichert; Bayern ist bereit, 140 bis 150 Millionen Euro beizusteuern. Außer der Elektrifizierung muss die Strecke für den Einsatz von Neigetechnikzügen hergerichtet werden. Laut NZZ bereiteten die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) schon die Bestellung von elektrischen Neigetechnikzügen für die Zürich-München-Linie vor. Auch für die württembergische Südbahn Ulm – Friedrichshafen und deren Verlängerung bis Lindau und der Grenze zu Österreich (Teil der Bodensee-Gürtelbahn) gibt es hoffnungsvolle Zeichen. Baden-Württembergs Verkehrsstaatssekretär Rudi Köberle teilte Ende Juni in Stuttgart mit: „Beim Ausbau der Südbahn ist der gesamtwirtschaftliche Nutzen mehr als doppelt so hoch wie die Kosten. Das Ergebnis der internationalen Studie zu den geplanten Ausbaumaßnahmen ist überaus erfreulich." Laut dieser Studie wird ein Kosten-Nutzen-Verhältnis von 2,4 erreicht; für förderwürdige Vorhaben wird ein Wert von mindestens 1 gefordert. Köberle: „Das klare Ergebnis muss Folgen haben. Wir erwarten jetzt von der Bundesregierung und der Bahn eine rasche Entscheidung, wie und wann sie das Gutachten umsetzen will." Die Studie zeige laut Köberle, dass mit einem attraktiven Angebot im Fernverkehr rund 310 000 Personenfahrten pro Jahr von der Straße auf die Schiene geholt werden könnten. Bemerkenswert sei ferner, dass bei dem prognostizierten zusätzlichen Verkehr die durchschnittliche Reiseweite über 200 Kilometer betrage. Auch hier zeige sich, welcher strategische Fehler es von der Bahn gewesen sei, sich auf dieser Strecke immer mehr vom Fernverkehr zu verabschieden. Auf Anregung der Gutachter wurde zusätzlich untersucht, wie sich eine Verbindungskurve für den Güterverkehr bei Friedrichshafen auswirken würde. Die DBAG beziffert die Kosten einer solchen Kurve auf 30 Millionen Euro. Dennoch kamen die Gutachter hier auf ein Kosten-Nutzen-Verhältnis von 2,3, also auch ein sehr guter Wert. Die Strecke Ulm – Lindau – Grenze Österreich ist Bestandteil des so genannten vordringlichen Bedarfs im Bedarfsplan des Bundes für die Bundesschienenwege, der Bau von Begegnungsabschnitten zwischen Friedrichshafen und Lindau war eine der Maßnahmen des Anti-Stau-Programms der rot-grünen Regierung. Umgesetzt wurde bis heute nichts.

Museumsbahn

Projekt 66

● Der Startschuß für das „Projekt Sechsundsechzig – Wiederinbetriebnahme der Dampflok 66 002" fiel am 1. Juli 2006. Nach intensiven Vorbereitungen und Sichtung von Archivmaterial konnte dank Spenden zugunsten der betriebsfähigen Aufarbeitung dieser einmaligen Dampflokomotive das Signal zum Beginn der Arbeiten gegeben werden. Nach der geplanten Kesseluntersuchung wird es eine Kostenschätzung für das „Projekt Sechsundsechzig" geben. Zur Finanzierung der Instandsetzungskosten benötigt die Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e.V. weitere Spenden. Extra für dieses Projekt gibt es das Spendenkonto 66 002 500 bei der Volksbank Münster e.G. (BLZ 401 600 50). Die Spenden sind steuerlich absetzbar.

Foto: DGEG



Mitarbeiter des DGEG-Eisenbahnmuseums Bochum-Dahlhausen haben damit begonnen, den Kessel der 66 002 für die innere Untersuchung vorzubereiten.

Foto: Reinmuth



Zu Messfahrten kam am 11. Juli 2006 TGV POS 4401 nach Schwaben. Als ST 94508 bezwang er die Geislinger Steige.



Foto: Gauß

Unweit der Froschmühle nähert sich 798 522 mit Steuerwagen 998 724 am 2. Juli 2006 Dinkelsbühl. Noch bis zum 31. August pendelt die frisch lackierte Schienenbusgarnitur des Bayerischen Eisenbahnmuseums sonntäglich auf dem ansonsten stillgelegten Streckenabschnitt Nördlingen – Dinkelsbühl – Feuchtwangen. Fahrplan-Infos unter www.bayerisches-eisenbahnmuseum.de.

NRW

Schuppenfest in Siegen

Auch dieses Jahr präsentierten die Eisenbahnfreunde Betzdorf am 15. und 16. Juli 2006 bei strahlendem Sonnenschein ihre Fahrzeuge im ehemaligen Bw Siegen und konnten sich über großen Zuspruch freuen. Auch der von der Mittelweser-Bahn (MWB) mustergültig aufgearbeitete MaK DT4, der nun als Tw 3 bezeichnet und in MWB-Hausfarben lackiert wurde, war bei den Pendelfahrten nach Kreuztal jedesmal bis auf den letzten Platz besetzt. Star des Festes war sicherlich 38 1772 als Vertreterin der 100-jährigen Baureihe P 8. Aber auch die neue V 1801 der MWB, die 1976 in Hennigsdorf unter der Fabriknummer 15234 als 202 849 gebaut wurde, fand Bewunderer und steht frisch aus dem Werk Stendal gekommen, remotorisiert und modernisiert seit 30. Juni zur Verfügung. Wie gewohnt wurden die Besucher mit Gaumenfreuden im Schuppen verwöhnt und der interessierte Modellbahner konnte an vielen Ständen feilschen und begutachten, oder die ausgestellte Modellbahn erleben.



Foto: Mann

Ein fast volles Haus konnten die Eisenbahnfreunde Betzdorf ihren Besuchern in Siegen präsentieren.

Zwischen Plus und Minus



Dr. Karlheinz Haucke

Alldieweil das Unternehmen Weltmeistertitel für die Klinsmann-Truppe zwar spät, aber halt doch für vier Jahre vertagt werden musste, können wir uns nun wieder den wichtigen Dingen des Lebens zuwenden.

Wie meinen Sie? Nein, über die Gesundheitsreform, die bei all der Fußball-Euphorie fast unbeachtet blieb, will ich mich nicht auslassen, auch nicht mehr über das zweifelhafte Mehrwertsteuer-Geschenk zum nächsten Jahreswechsel. Obwohl, bei all dem Getrommel um Steuersubventionsabbau frage ich mich schon, wo das hinführen soll: Da wird die Pendlerpauschale gekürzt, das Kindergeld um zwei Jahre reduziert, die Regionalisierungsmittel werden zusammengestrichen, der Sparerfreibetrag wird mehr als halbiert und gleichzeitig steigen die Belastungen durch höhere Krankenkassenbeiträge und Umsatzsteuer, durch teurere Fahrkarten oder Studiengebühren.

So stelle ich mir eigentlich die Sanierung der Staats- wie der Privathaushalte nicht vor. Und komisch, obwohl der Subventionsabbau alle Nase lang beschworen wird, bleibt ein eklatanter Fall unberührt: Wann endlich werden wir von der Befreiung von der Kerosinsteuer befreit? Ein fairer Wettbewerb im Transportgewerbe ist längst überfällig. Vielleicht sollten die deutschen Bahnen zu Flugbenzin als Treibstoff übergehen, denn für Biokraftstoffe, wie sie die PEG verwendet, hat die Bundesregierung ja nun auch eine den Fiskus bereichernde Gangart gefunden.

Da lobe ich mir doch die Modellbahnerei, in unseren Miniaturwelten zumindest herrscht die reine Anarchie, steuertechnisch gesehen!

BAHNWELT AKTUELL

EISENBAHNKUNST

"... der Mann, der die Eisenbahn malte...",



Foto: Kulturforum Schorndorf

Pleuers Bilder sind nicht nur hochrangige impressionistische Kunstwerke, sondern auch unersetzliche Zeitdokumente.

● ... so bezeichnete Theodor Heuss den Maler Hermann Pleuer (1863 bis 1911). Pleuer zählt zu den wichtigsten Vertretern des Impressionismus in Süddeutschland. Seine Eisenbahnbilder werden in den Räumen der Galerien für Kunst und Technik, Schorndorf, bis 24. September 2006 zu sehen sein. Nur selten hat man Gelegenheit, Arbeiten dieses bedeutenden Impresionisten außerhalb von Schloss Fachsenfeld zu sehen. Als einer der ersten Künstler in Deutschland hat sich Ende des 19. Jahrhunderts der in Schwäbisch Gmünd geborene Hermann Pleuer intensiv mit dem Thema Eisenbahn und Industrie auseinander gesetzt. Wobei ihm die „Schwäb'sche Eisebahne" und hier vor allem der Stuttgarter Bahnhof Modell standen. Parallel zur Hermann-Pleuer-Ausstellung wird in den Räumen der Technikgalerie anhand von Modellen die Geschichte der württembergischen Staatseisenbahnen nachgezeichnet. Die Ausstellung „Auf der schwäb'sche Eisebahne ... Modellbahnen – Bahnmodelle" bildet den technischen Gegenpol zur Präsentation des Schaffens von Hermann Pleuer. Im Mittelpunkt stehen die Württembergischen Staatseisenbahnen, die 1845 ihre erste Strecke (Cannstatt – Untertürkheim) eröffneten und 1920 in der Deutschen Reichsbahn aufgingen. Illustriert mit Fotos und Plänen wird die für die industrielle Entwicklung des damals noch agrarisch geprägten Königreichs Württemberg so wichtige Einrichtung aufgezeichnet. Besonderes Interesse gilt dabei natürlich der 1861 eröffneten Remsbahn und dem Bahnhof Schorndorf. Zahlreiche Modelle von Eisenbahnwagen und Lokomotiven in unterschiedlichen Maßstäben veranschaulichen das damalige rollende Material. Ein besonderer Leckerbissen für Eisenbahnfreunde ist eine Schmalspurbahn (H0) in schwäbischer Landschaft des Leonberger Modellbauclubs e.V. Der Eintritt beträgt zwei Euro. Die Galerien für Kunst und Technik sind täglich von 10 bis 12 Uhr und 14 bis 17 Uhr, sonntags 10 bis 17 Uhr geöffnet, montags geschlossen.

ZWISCHENHALT

■ **Der Kanaltunnelbetreiber** Eurotunnel hat sich am 13. Juli in Paris für zahlungsunfähig erklärt. Verhandlungen über die Verteilung der Schuldenlast von neun Milliarden Euro führten bis dahin zu keinem Ergebnis.

■ **In Berlin** wird seit Mitte Juli die S-Bahn-Strecke zwischen Baumschulenweg und dem Grünauer Kreuz grundsaniert. Bis 2010 werden die Strecke, die Bahnhöfe Baumschulenweg und Adlershof sowie sieben Eisenbahnbrücken erneuert oder neu gebaut. Zur Vermeidung betrieblicher Engpässe wird eines der parallelen Ferngleise für die S-Bahn genutzt.

■ **Tognum GmbH** heißt eine neue Holding, in der MTU Friedrichshafen sowie Detroit Diesel, L'Orange, MDE, CFC Solutions und Drive Shafts vertreten sind. Sitz der Holding ist Friedrichshafen, Kerngeschäft bleibt die Produktion von Dieselmotoren.

■ **Die Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn** (OSB) erhielt am 7. Juli 2006 den Denkmalschutzpreis des Freistaates Thüringen in der Kategorie „Technische Denkmale". Der Preis wird seit 1994 in verschiedenen Kategorien vergeben.

■ **In Ungarn** hat die sozialistisch-liberale Regierung die Privatisierung des Güterverkehrs der MÁV beschlossen. Weiterhin verfügte sie die Stillegung von 27 Nebenstrecken (942 km, 12 Prozent des Netzes).

■ **Anne-Marie Idrac** wird neue Chefin der französischen Staatsbahn SNCF. Sie war bisher Chefin der Pariser Verkehrsbetriebe RATP und löst Louis Gallois ab, der wiederum zu EADS wechselt.

■ **Die Schöneiche-Rüdersdorfer Straßenbahn** (SRS) wird auch über 2010 hinaus betrieben. Die Landkreise Oder-Spree und Märkisch Oderland sowie die Gemeinden Schöneiche und Rüdersdorf haben in einer gemeinsamen Erklärung die Bestellung von Verkehren bei der SRS vereinbart, nun können Fördermittel zur weiteren Modernisierung der Strecke beantragt werden.

■ **Die Litauische Eisenbahn JSC** kann mit Hilfe eines Kredits von 43 Millionen Euro 34 moderne Diesselloks vom Typ DE 20 (Siemens Transportation Systems, STS) beschaffen. Den Betrag lieh die Europäische Investment-Bank EIB, ausgeliefert werden sollen die Loks von Juni 2007 bis Mai 2009.

■ **Karl-Heinz Daehre,** Verkehrsminister in Sachsen-Anhalt, will binnen zehn Jahren ein Netz regionaler S-Bahnen zwischen den Städten Halle, Leipzig, Bitterfeld, Dessau, Wittenberg und Naumburg schaffen und geht mit diesem Vorschlag in Verhandlungen mit Sachsen. Ein wichtiger Aspekt ist die Einbindung des City-Tunnels in Leipzig.

■ **Die Dänische Staatsbahn DSB** will alle 19 ICE-TD der Baureihe 605 von der DB AG mieten. Grund ist die stark verzögerte Ablieferung der neuen IC/4-Triebzüge, die wiederum viele IC/3 („Gumminasen") für den Regionalverkehr freisetzen sollten.

■ **Wegen defekter Drehzapfen** mussten die Verkehrsbetriebe in Kassel und Essen im Juli insgesamt 30 Niederflurstraßenbahnen außer Betrieb nehmen. Bei Untersuchungen wurden deutliche Haarrisse festgestellt.

■ **Die Göltzschtalbrücke** erhält für 2,2 Millionen Euro eine neue Kontrollanlage. Mit dieser sogenannten Befahranlage kann fast jeder Punkt der Brücke erreicht, kontrolliert und instand gehalten werden. Sie ersetzt eine Vorgängeranlage von 1931.

■ **Der Verkehrsclub Deutschland (VCD)** feierte am 19. Juli seinen 20. Geburtstag. Im Jahre 1986 gründeten Mitglieder von Umweltverbänden, den Grünen und der SPD, Wissenschaftler und engagierte Privatmenschen die „ökologische Alternative zu allen



Foto: Heilmann

■ *Die Mitteldeutsche Eisenbahn (MEG) transportiert dreimal in der Woche mit der PCC Rail Szczakowa einen aus 25 Containerwagen bestehenden Zug im Auftrag der Schmidt-Gruppe von Markranstädt über Guben nach Plock. Dabei sind bis Guben die MEG-V 180 in Doppeltraktion zu erleben, wie Mitte Mai MEG 208 und 207.*

SCHWEIZ

Class-66-Messfahrten

● Seit Juni 2006 muss für alle in Europa neu zuzulassenden Fahrzeuge der Nachweis erbracht werden, dass die Lärmgrenzwerte nach der Norm TSI CR Noise eingehalten werden. Dies betrifft sowohl Loks als auch Wagen. Die Schweizer Firma „PROSE" hat sich auf solche Lärmmessungen spezialisiert und lässt jeweils durch die schweizerische Konformitätsbewertungsstelle „SCONRAIL" eine EU-Prüfbescheinigung durch die benannte Stelle TÜV Inter-Traffic Dänemark ausstellen. Dieses Zertifikat wird benötigt, um die europaweite Zulassung zu erreichen. So wurden zum Beispiel bei einer kürzlichen Messung durch PROSE fünf verschiedene Güterwagen und eine Class-66-Diesellokomotive der Leasingfirma MRCE (Mitsui Rail Capital Europe) getestet. Die Lärmmessungen im Fahren fanden auf einem speziell dafür eingerichteten Abschnitt auf der BLS-Strecke Bern – Neuenburg zwischen Kerzers und Müntschemir statt sowie auf dem für den Personenverkehr nicht mehr benützten Abschnitt Sumiswald-Huttwil der BLS (ehemals Regionalverkehr Mittelland).



Foto: Armin Schmutz

Eine Class 66 fährt am 27. Juni 2006 von Bern nach Huttwil im Emmental bei Griesbach. Der Punkt für die Stillstandsmessungen liegt zwischen Dürrenroth und Huttwil, wo wenig störender Umweltlärm zu hören ist.

übrigen Autoclubs". Seither hat der VCD einiges bewirkt: Seit 1989 veröffentlicht er eine Auto-Umweltliste und kämpfte maßgeblich für den Halbpreispass bei der Bahn, der als „Bahncard" 1992 kam.

■ **Das Bundeskartellamt** hat ein Missbrauchsverfahren gegen die zum Verkauf stehende Reederei und DB-Tochter Scandlines eingeleitet. Der Vorwurf lautet, Scandlines verweigere im Hafen von Puttgarden Wettbewerbern die Nutzung.

■ **Die Farge-Vegesacker Eisenbahn** (FVE) wird für den Reiseverkehr reaktiviert: Ab Dezember 2007 schickt die Veolia-Tochter „NordWestBahn" Talente im 30-Minuten-Takt auf die Strecke.

■ **In Löbau** schöpfen die Ostsächsischen Eisenbahnfreunde (OSE) Zuversicht, nachdem am 20. Juli Vertreter der OSE und der DBAG einen Vertrag zum Erwerb des alten Lokschuppens unterzeichnet haben. Noch immer bitten die OSE um Spenden (Sparkasse Oberlausitz-Niederschlesien, BLZ 850 501 00, Konto 3000040810, Kennwort Kauf MH).

■ **Die Stadler Group** wird an die Regionen Masowien und Schlesien in Polen insgesamt 14 E-Triebwagen des Typs „Flirt" liefern. Die Auslieferung beginnt Ende 2007.

HAMBURG

Ziel verfehlt

● Am 17. Juli 2006 verunglückte gegen 12 Uhr ein schwedischer X40-Coradia-Duplex-Triebwagen bei der Überführung von Salzgitter nach Schweden im Bahnhof Hamburg-Harburg. Die Stützen eines Zweiwegeunimogs ragten ins Lichtraumprofil des Überführungszuges. Die ziehende 155 273-6, die vier Schutzwagen sowie der X 40 schrammten gegen eine Stütze des Unimogs. Die Handgriffe der 155 verbogen, die Rungen der Schutzwagen wurden eingedrückt. Der größte Schaden entstand am Triebwagen: Fenster und Seitenwände wurden beschädigt und eingedrückt. Sabine Groß von Alstom-LHB konnte zu der Schadenshöhe noch keine Angaben machen, ebenso zum weiteren Schicksal des Zuges. Nach dem Unglück wurde der Zug vorerst zurück nach Salzgitter überführt. Ole Constantinescu, Pressesprecher der Bahn für Hamburg, erklärte, dass keine Menschen verletzt wurden, lediglich der Zugverkehr wurde stark beeinträchtigt. Wegen der laufenden Ermittlungen konnten weder Alstom noch die Bahn Angaben zur Unfallursache machen, Fachleute vermuten menschliches Versagen bei der Baufirma, die den Unimog betrieb. Der Zug 48790 war eigentlich auf der Fahrt von Salzgitter-Beddingen nach Rostock-Seehafen. Von Rostock hätte der Zug auf einem Schiff nach Schweden für den Einsatz in Stockholm gehen sollen.



Foto: Brüggemann

Der neue Doppelstockzug für Schweden kam lediglich bis nach Hamburg-Harburg. Links unten im Schotter liegen die Glasscherben, die bei der Kollision mit dem Zweiwegeunimog entstanden.

BAHNWELT AKTUELL

Anlässlich des zweiten Festivals zum 125-jährigen Bestehen der sächsischen Schmalspurbahnen war in Radebeul dieser historische Zug zu bestaunen. Am Wochenende vom 7. bis 9. Juli zog es tausende Besucher nach Radebeul und auf die Schmalspurbahn nach Radeburg.



Foto: Altmann

FRAGEZEICHEN

Sind Sie ein Eisenbahn-Kenner? Wer das Fragezeichen dieses Monats beantwortet, kann eine von 20 DVDs gewinnen.



Foto: Kunick

● Seit dem kleinen Fahrplanwechsel am 28. Mai 2006 werden zwei Zugangsstellen an der ersten deutschen Fernbahn wieder im Reiseverkehr bedient. An Werktagen halten zwei Züge der Lausitzbahn, die auf der Relation Görlitz – Dresden – Leipzig verkehren. Damit halten erstmals seit Ende 2002 wieder Züge an den beiden Orten, nachdem damals die Verkehrshalte durch die RE1 „Saxonia" abgeschafft worden waren. Ob das neue minimale Angebot für eine dauerhafte Reaktivierung ausreicht, bleibt abzuwarten. Am 29. Juni 2006, als das Foto entstand, wollte jedenfalls niemand ein- oder aussteigen. Wir wollen von Ihnen wissen, um welche beiden Stationen es sich handelt und wo das obige Foto entstand?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. September 2006 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, MEB-Verlag, Stichwort Fragezeichen, Biberacher Straße 94, 88339 Bad Waldsee. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 Exemplare einer DVD aus der Riogrande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Juliheft lautete „Gasometer Oberhausen". Gewonnen haben: Bendfeld, Andreas, 46047 Oberhausen; Brüggenwerth, Klaus-Peter, 47057 Duisburg; Dr. Rahm, Uwe, 09337 Hohenstein-Ernstthal; Schimetschka, Edgar, 91058 Erlangen; Scheller, Bernd, 01277 Dresden; Gottstein, Norbert, 45149 Essen; Ebrecht, Hans-Peter, 71522 Backnang; Döhler, Christian, 09376 Oelsnitz; Plattner, Herbert, 46535 Dinslaken; Oertel, Hansjochen, 46117 Oberhausen; Schmidt, Hartmut, 01307 Dresden; Schneide, Johannes, 57368 Lennestadt; Brüggemann, Rainer, 24109 Melsdorf; Letschert, Hans-Dieter, 59174 Kamen; Klaus, Gerhard, 01237 Dresden; Andresen, Jens A., 44534 Lünen; Giensch, Wolfgang, 17033 Neubrandenburg; Gruber, Günther, 82299 Türkenfeld; Marx, Thorsten, 20357 Hamburg; von Seckendorff, Ezzo, 47447 Moers.

DB-IMMOBILIEN

Opposition fordert Klarheit

● Die verkehrspolitischen Sprecher der drei Oppositionsfraktionen im Bundestag, Horst Friedrich (FDP), Winfried Hermann (B90/Grüne) und Dorothée Menzner (Linke), richteten Mitte Juli einen gemeinsam verfassten Brief an Verkehrsminister Tiefensee. Auslöser war der Bericht eines Staatssekretärs im Verkehrsausschuss, der Fragen zur Zugehörigkeit von Immobilien – zur DB-Holding oder zu deren Einzelgesellschaften – im Kern unbeantwortet ließ. Die drei Parlamentarier fordern jetzt einen schriftlichen Bericht des Ministeriums. Dorothée Menzner (Linke) erklärte, ein solcher sei als Grundlage sachgerechter Entscheidungen und größtmöglicher Transparenz geboten und liege im Interesse der Steuerzahler. Sollte die Klärung der Immobilienzugehörigkeit bei der Bundesregierung keine Berücksichtigung finden, „müssten wir unseren Fraktionen die Einsetzung eines parlamentarischen Untersuchungsausschusses empfehlen."

LUXEMBURG

Zugbrand mit 36 Verletzten



Foto: Witry

Der demolierte und innen verbrannte Wagen wurde als Beweisstück in einer Halle der CFL abgestellt.

● Am Freitag, 14. Juli 2006, brannte unmittelbar nach dem Verlassen des Bahnhofs Luxemburg ein Doppelstockwagen der luxemburgischen Eisenbahngesellschaft CFL aus. Dabei gab es 36 Verletzte, darunter 18 Schwerverletzte. Ein Kind sowie eine erwachsene Person mussten mit schweren Verbrennungen per Hubschrauber in Kliniken nach Brüssel und Lüttich geflogen werden. Nach Erkenntnissen der ermittelnden Behörden deutet alles auf Brandstiftung hin: Ein in Existenznot geratener, hoch verschuldeter 34-jähriger Asiat soll im Wagen mit einer benzingetränkten Zeitung Benzin aus mitgebrachten Flaschen angezündet haben, um bewusst für längere Zeit ins Gefängnis zu kommen. Der Lokführer hielt den Zug kurz nach dem Bahnhof an und entriegelte die Türen. Der Tatverdächtige soll als erster versucht haben, den Zug zu verlassen und wegzulaufen. Er wurde aber von einem Mitarbeiter der CFL festgehalten, der Polizei bei ihrem Eintreffen übergeben und in Untersuchungshaft gebracht.

Der Schwellenleger

Doppelt bestraft

● Die Fahrgastrechte werden gestärkt, so eine der Nachrichten des vergangenen Julis. Die Bahn AG muss bereits bei Verspätungen ab einer halben Stunde geradestehen. Sie muss die Entschädigungen für Unpünktlichkeiten ihren Kunden zudem cash auszahlen und kann die verärgerten Fahrgäste nicht mehr mit Reisegutscheinen abspeisen. Sogar Verspätungen im Nahverkehr sollen endlich strafwürdig werden. Super, sollte man meinen, aber wie immer hat die Medaille zwei Seiten, und ein Bahnsprecher trat auch umgehend vor die Fernsehkameras und sagte, wenn man dies alles von der Bahn verlange, dann würde sich das auf die Fahrpreise auswirken. Der Gelackmeierte wäre der zweifach bestrafte Kunde, denn seine Verspätungsentschädigung hätte er dann künftig beim Fahrkartenkauf bereits im Voraus bezahlt. Schön, wenn man als Monopolist die Möglichkeit hat, alle entstehenden Kosten umgehend auf die eigenen Kunden abzuwälzen. Mit einem solchen Verhalten bettelt die Bahn geradezu um eine Regulierungsbehörde, die dem einen Riegel vorschiebt. Eine andere Lösung des Problems: Konkurrenz, Konkurrenz, Konkurrenz!

NIEDERSACHSEN

150 Jahre Emslandstrecke



Foto: Hubrich

Mit der Schnellzugdampflok 012 066 kehrt eine Lok ins Emsland zurück, die im Mai 1975 offiziell den letzten dampfgeführten Schnellzug der DB über diese Strecke beförderte.

● Zu den Jubiläumsfeierlichkeiten „150 Jahre Emslandstrecke" am 18. Juni 2006 kamen 01 1066 (012 066), die zweimal einen Schnellzug Osnabrück – Rheine – Emden führte sowie 24 009 mit Donnerbüchsen und der VT 08 als Weltmeisterzug, die zwischen Rheine und Emden verkehrten. Außerdem pendelte V 65 001 zwischen Rheine und Salzbergen, da die Feierlichkeiten rund um die am Bahnhof Salzbergen als Denkmal aufgestellte ehemaliger Rheiner Güterzuglok 043 196 stattfanden. In Salzbergen stand ferner V 200 033. In Lathen kam als Anschluss der Triebwagen T1 der ehemaligen Hümmlinger Kreisbahn zum Einsatz. Von Meppen aus bot der Dampfzug der Eisenbahnfreunde Hasetal alle zwei Stunden einen historischen Sonderzug zum Anschluss nach Haselünne. Groß war das Interesse der Anwohner entlang der Strecke. Viele erinnerten sich an die bereits 30 Jahre zurückliegende Zeit der letzten dampfbespannten Schnellzüge. Ferner wurden Erinnerungen an die unzähligen Güterzüge geweckt, die auf ihrem Laufweg zwischen dem Emdener Nordseehafen und dem Ruhrgebiet die Emslandstrecke zu einem der wichtigsten deutschen Schienenwege machten.



Foto: DB AG

Die DBAG ist neuer Hauptsponsor von Hertha BSC Berlin. Das Konzernlogo wird künftig die Brust der Berliner Fußball-Profis in der Bundesliga zieren. Sichtlich zufrieden über den Deal sind Bahnboss Hartmut Mehdorn (2. v. re.), Hertha-Manager Dieter Hoeneß (2. v. l.) und das Maskottchen Herthinho.



Foto: Gerlach

Seit etwa zwei Monaten sind die Lokotrans (Tschechien) gehörenden Schüttguttransportwagen der Gattung Uagpps verfügbar und als Leihfahrzeuge auch bei „Rail4Chem" (R4C) im Einsatz für Lebensmitteltransporte. Am 27. Juni 2006 setzte die R4C-Lok 185 541 nach Halt in Hanau ihre Fahrt in Richtung Frankfurt (M) mit einem Ganzzug dieser Wagen fort.



Foto: Mann

Kurioses läßt sich seit Einführung des generellen Rauchverbotes am Baseler Bahnhof (SBB) beobachten. IC-Züge aus Deutschland werden hier um ihren Raucherwagen erleichtert, dieser wird auf ein Abstellgleis geschoben und nach Ankunft eines Gegenzuges wieder beigestellt. Der Raucherwagen der ICE-Züge wird kurzerhand zum Nichtraucherwagen oder bei geringer Belegung sogar verschlossen.

BAHNWELT AKTUELL

TOP UND FLOP

TOP: Verbund begrüßt Neubürger

Ein besonderes Empfangsgeschenk erhalten alle Neubürger von Ravensburg, Weingarten und Friedrichshafen im Gebiet des Verkehrsverbundes Bodensee-Oberschwaben (Bodo): Jeder neu angemeldete Haushalt bekommt eine kostenlose Schnupper-Monatskarte für das gesamte Bodo-Gebiet, außerdem Linien- und Zonenplan sowie eine Informationsbroschüre über die Regeltarife. In den drei Städten melden sich jährlich 4000 Haushalte an. Die Aktion läuft vorerst bis Ende 2007. Außerdem warb Bodo im Juli ganz gezielt in Großbetrieben der Region für den ÖPNV.

FLOP: Grillsaison in 611

Wer im Juli mit der Bahn zwischen Basel und Ulm unterwegs war, musste sich auf eine Extremtour der besonderen Art gefasst machen: Bei den auf dieser Strecke eingesetzten VT 611 sprang oftmals nicht die Klimaanlage, sondern die Heizung an! Bei den im Juli vorherrschenden Temperaturen war das eine Qual. Da die Bahn die Probleme zeitweise nicht in den Griff bekam, verteilte sie wenigstens Mineralwasser. Die VT 611 bekamen im vergangenen Jahr eine neue Steuerung für die Klimaanlagen, doch hört man auch, dass diese Art von Problemen nichts Neues ist.

BERLIN

Neue U-Bahnen für Berlin



Foto: Emersleben

Der Überführungszug befindet sich gerade im Bereich des Biesdorfer Kreuzes.

Die „hvle" (ehemals OHE-Spandau) überführt im Auftrag von Bombardier Transportation die neuen U-Bahnfahrzeuge der Serie HK für die Berliner Verkehrsbetriebe, die im Kleinprofilnetz zum Einsatz kommen sollen. Zum Kuppeln kommen zwei der überzähligen zweiachsigen Kuppelwagen aus Mukran zum Einsatz. In Berlin-Kaulsdorf wird der Zug an der Übergabe im Bereich Wuhletal von der BVG übernommen und über die U5 zum Kleinprofilnetz gefahren. Die im Hennigsdorfer Werk gebauten vierteiligen U-Bahnzüge der Serie HK haben eine Länge von 51 640 Millimetern bei einer Breite von nur 2 300 Millimetern. Seit Mitte 2001 sind vier Vorserienzüge im Betrieb, insgesamt sollen 25 Einheiten den Fahrzeugbestand der BVG verjüngen.

DB-MUSEUM

Tag der offenen Tür

● Das DB-Museum in Halle rief am 8. Juli 2006 zum Tag der offenen Tür. Viele Besucher kamen trotz des leichten Nieselregens und genossen die gemütliche Atmosphäre inmitten zahlreicher ausgestellter Exponate. 03 1010 und E 18 47 waren abwechselnd fast pausenlos im Einsatz, um die zahlreichen Führerstandsmitfahrer aufnehmen zu können. Geduldig wurden Lokomotiven aus dem Schuppen auf die Drehscheibe gefahren, dort den Fotografen in Position gestellt und viele Fragen beantwortet. Am Rande des Bw-Festes in Halle standen auch ein paar Fahrzeuge, die bald auf Nimmerwiedersehen verschwinden könnten, falls die Reparatur der aufgetretenen Risse unverhältnismäßig teuer ausfallen sollte: So harren die LVT-S (ehemals KEG VT 672) der Burgenlandbahn weiterhin ungenutzt im Regiowerk Halle ihres mehr als ungewissen Schicksals.



Foto: Mann

Noch ist keine Lösung in Sicht und es droht die Verschrottung der erst zehn Jahre alten Fahrzeuge.



Foto: Mann

Ein harter Tag für 03 1010, zahlreiche Besucher wollten die Gelegenheit zur Mitfahrt nutzen.

HESSEN

Teilweiser Ausgleich

● Die Kürzung der Regionalisierungsmittel (MEB berichtete) veranlasst nun die Landesregierung von Hessen, dem Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) und dem Nordhessischen Verkehrsverbund (NVV) im Zeitraum von 2006 bis 2009 zusätzliche Hilfen von 66 Millionen Euro zu gewähren. Diese Gelder seien notwendig geworden, weil sich die Verbünde außer Stande sahen, der ursprünglichen Forderung der Landesregierung, die Ausfälle komplett aufzufangen, nachzukommen. Trotz dieser jetzt zugesagten Übergangsgelder mussten sich beide Verbünde verpflichten, Leistungskürzungen bei weniger wirtschaftlichen Linien vorzunehmen und „durch außerordentliche Tarifanhebungen zu begleiten". Für den Verkehrsverbund Rhein-Neckar, an dem Hessen mit dem Landkreis Bergstraße beteiligt ist, soll eine ähnliche Regelung vereinbart werden.



Foto: Mann

Auf die große Reise zu seinem neuen Eigentümer machte sich am 5. Juli 2006 der nagelneue Zweisystem-Talent 4824 006 der ÖBB. Da der Triebwagen noch keine Deutschlandzulassung besitzt, übernahm 140 614 den Transport bis Passau. Die Aufnahme entstand im Bahnhof Köln West.

HAMBURG

Zweistromzug entgleist

● Der erst seit einigen Wochen in Betrieb befindliche Zweistromzug der Baureihe 474.3 (MEB berichtete), die Einheit 4107, entgleiste frühmorgens am 28. Juni 2006. Der Zug 11780 hatte den Bahnhof Poppenbüttel in Richtungen Innenstadt verlassen und entgleiste auf einer Weiche direkt hinter dem Bahnhof. Der Zug wollte vom linken Gleis des Endbahnhofs auf das rechte Gleis in Fahrtrichtung wechseln. Während der vordere Triebkopf und das vordere Drehgestell des Mittelwagens auf das rechte Gleis fuhren, fuhren das hintere Drehgestell des Mittelwagens sowie der Endwagen auf dem linken Gleis weiter. Aufgrund der noch geringen Geschwindigkeit wurde keiner der rund 60 Fahrgäste verletzt. Nur eine Reisende erlitt bei der Evakuierung einen Kreislaufzusammenbruch. Fachleute vermuten eine schadhafte oder zu früh gestellte Weiche. Die Sprecherin der S-Bahn Hamburg konnte wegen der laufenden Ermittlungen zur Unfallursache noch keine Angaben machen. Sie betonte, dass die Entgleisung nicht mit den neuen Zweistromzügen im Zusammenhang steht. Der entgleiste Mittelwagen musste wieder eingegleist werden. Am Abend wurde der verunglückte Zug in das Werk Ohlsdorf gefahren. Anschließend wurden unter Hochdruck neue Schwellen, Stromschienen sowie eine Weichenzunge neu eingebaut, um eine rasche Betriebsaufnahme und die Aufhebung des Busnotverkehrs zu ermöglichen.



Foto: Brüggemann

Der entgleiste Zweistromzug kurz hinter dem Bahnhof Poppenbüttel. Hinter der Weiche links im Vordergrund entgleiste der Zug.

RHÄTISCHE BAHN

Oldtimer im Planeinsatz



Foto: Benz

Die morgendliche Leerfahrt über den Berninapass wird oft dazu genutzt, Güterwagen nach Poschiavo oder Campocologno zu überführen, um die übrigen Züge zu entlasten.

● Infolge Triebfahrzeugmangels auf der Berninalinie muss die Rhätische Bahn auch diesen Sommer beinahe täglich auf die Nostalgie-Triebwagen ABe 4/4 I 30 und 34 zurückgreifen, um den vom 1. Juli bis 27. August von Tirano nach St. Moritz verkehrenden, im Fahrplan als Regioexpress aufgeführten Entlastungszug 1642 führen zu können. Die beiden 1908 und 1911 in Betrieb genommenen, heute in Pontresina stationierten Fahrzeuge gelangen dazu werktags als Dienstzug nach Tirano, wo sie den RE 1642 übernehmen und ins Engadin ziehen. Die Rückleistung von St. Moritz ins Depot Pontresina erfolgt erneut als Dienstfahrt.

Bahnwelt Aktuell

SCHWEIZ

Krokodil-Treffen Erstfeld



Foto: Armin Schmutz

Aufstellung im Depot Erstfeld (v. l.): Ce 6/8 II 14253, Be 6/8 III 13302, Ce 6/8 III 14305, Ce 6/8 I 14201, Ae 8/14 11801.

● Am 1. Juli 2006 trafen sich bei einer Geburtstagsfahrt „80 Jahre Krokodil" die drei noch einsatzfähigen Krokodile von SBB-Historic in Erstfeld. Aus Olten fuhr die in Basel stationierte Ce 6/8 III 14305 mit drei historischen Wagen nach Arth-Goldau. Dort wurde der Zug mit der aus Rapperswil kommenden Be 6/8 III 13302 und ihren drei Wagen zusammengekuppelt. Vereint führte die Fahrt weiter nach Erstfeld, wo die Ae 8/14 die Wagen für die Bergfahrt nach Göschenen übernahm. Bis zur Rückkehr des Zuges nach Erstfeld am frühen Nachmittag wurden dort zur Freude der Reiseteilnehmer alle Krokodile in fotogener Aufstellung vor dem Depot versammelt. Dazu gehörte natürlich die in Erstfeld stationierte Ce 6/8 II 14253 (braun) sowie die ebenfalls dort abgestellte, allerdings nicht mehr betriebsfähige Ce 6/8 I 14201 „Köfferlilok" und nach der Rückkehr aus Göschenen auch die Ae 8/14 11801. Um 16.03 Uhr hieß es dann für die Reisegesellschaft und die beiden grünen Krokodile Abfahrt, vorerst in Doppeltraktion nach Arth-Goldau und dann getrennt nach Olten und Rapperswil. Der Ordnung halber sei auch noch erwähnt, dass im Depot Erstfeld ein weiteres Krododil, nämlich die Ce 6/8 II 14270, als Denkmal aufgestellt ist.



Foto: Frick

Den 120. Geburtstag feierte der Molli, die dampfbetriebene Schmalspurbahn Bad Doberan – Kühlungsborn, am 9. Juli 2006. 1886 wurde in nur sechswöchiger Bauzeit die damals 6,6 Kilometer lange Strecke von Bad Doberan nach Heiligendamm erbaut und in Betrieb genommen. Bei den Feierlichkeiten kam auch der so genannte „Hundertjährige Zug" zum Einsatz.



Foto: Heiderich

Ein Lokzug, gebildet aus vier Lokomotiven der E-Lok-Baureihe 152 mit vier unterschiedlichen Beschriftungen (DBAG, DB Cargo, Railion und ohne Kennzeichnung), musste am 1. Juli 2006 in Bad Hersfeld wegen eines Totalausfalls des Stellwerks Bebra auf die Seite.

SACHSEN

Entgleist



Foto: Seraphin

Der Einsatz des Hilfszuges und das nicht alltägliche Aufgleisen eines Drehgestells lockte auch zahlreiche Schaulustige an den Unfallort.

● Nachdem die Ludmilla 241353 am 2. Juli 2006 um 9.30 Uhr den täglichen Kohlependel von Chemnitz Hbf in das Chemnitzer Heizkraftwerk gebracht hatte, sollte sie zurück auf das Abstellgleis fahren. Beim Überfahren einer Weiche im zweigleisigen Bereich nach Zwickau wurde unter der Lok versehentlich die Weiche gestellt, wodurch das zweite Drehgestell entgleiste. Nach Aufnahme der entstandenen Schäden an Lok und Weiche wurde sofort der Hilfszug aus Zwickau bestellt, der bereits nach einer Stunde eintraf. Um den reibungslosen Verkehr von und nach Zwickau sowie nach Einsiedel zu garantieren, wurden umfangreiche Absperrungen vorgenommen. Dadurch kam es zwischen Zwickau und Dresden zu geringfügigen Verspätungen. Das entgleiste Drehgestell wurde mit modernster Technik in einem zweistündigen Kraftakt wieder aufs Gleis gesetzt. Nach sechs Stunden war dann die Strecke nach Zwickau wieder zweigleisig befahrbar.

LUXEMBURG

Neue TGV-Linie

● Eine neue regelmäßige TGV-Verbindung vom Luxemburger Hauptbahnhof nach Paris ist nun nicht länger ein Wunsch, sondern seit dem 26. Juni 2006 Realität. Seit diesem Tag bestehen über den Tag verteilt vier Verbindungen nach Paris. In den modernen TGV-Zügen, die nur noch wenig mit den TGV-Zügen der ersten Generation zu tun haben, erwartet den Reisenden ein erhöhter Komfort. Angesichts dieser für die Luxemburger Wirtschaft und den Tourismus wichtigen Verbindung fand im Hauptbahnhof Luxemburgs eine offizielle Eröffnung der neuen Verbindung im Beisein von regionalen Medien, Politikern und geladenen Gästen aus Wirtschaft und Kultur statt.

HESSEN

Es knallt noch rund um Kassel



Foto: Emersleben

Am 5. Juli 2006 wurden folgende Züge mit der BR 141 gefahren: RB 25692 Kassel – Eichenberg, RB 25665 Göttingen – Kassel und RB 25668 Kassel – Göttingen. In Kassel waren dazu vorhanden: 141 400, 141 401 (Bild) und 141 439.

● Auch wenn am 25. Februar 2006 das offizielle Ende der BR 141 bei der DB AG kam, haben es einige Exemplare bis in die heutige Zeit geschafft und können ihr typisches Schaltwerkgeräusch weithin hörbar zum Ausdruck bringen. Waren es bis vor kurzen die Einsätze im Regio-Tram-Ersatzverkehr zwischen Kassel und Melsungen, rollen sie nun im ET 426-Ersatzverkehr zwischen Kassel, Eichenberg und Göttingen noch einige Kilometer im Wendezugbetrieb. Insgesamt wurden 451 dieser vor allem im Nahverkehr eingesetzten, 120 km/h schnellen Einheits-E-Loks von 1956 bis Ende 1969 gebaut. Übrigens: Den Spitznamen „Knallfrosch" hat die 141 ihrem Niederspannungs-Schaltwerk zu verdanken, das die charakteristischen Geräusche erzeugt.

ZEITREISE



Foto: Bodo Schulz

1991

Von den Bahnanlagen am Nordring war fast nichts zu sehen, der Westhafen hatte aber etliche Anschlussgleise.

Berlin – S-Bahnhof Beusselstraße

Zu den charakteristischen Motiven in Berlin gehören die Gebäude am Westhafen, der mit seinen umfangreichen Hafenbahnanlagen Anschluss an die DB AG-Gleise am Nordring hat. Von der Straßenbrücke am S-Bahnhof Beusselstraße hat man einen guten Überblick zu den weitläufigen Anlagen des Hafens und auf die Gleise der Deutschen Bahn AG. Der S-Bahn-Verkehr auf dem Nordring entfiel wie auf anderen S-Bahn-Strecken im einstigen West-Berlin ab dem Herbst 1980, als die Deutsche Reichsbahn nur noch ein Rumpfnetz zu betreiben bereit war. Die Gleisfelder blieben anschließend sich selbst überlassen, vom S-Bahnsteig blieben gar nur die Fundamente und Träger des Bahnsteigdaches übrig. Der S-Bahn-Ring ist wieder durchgehend seit 2002 befahrbar, als die Lücke zwischen Gesundbrunnen und Wedding (ebenfalls am Nordring) geschlossen wurde. In diesem Jahr gingen mit den neuen Bahnanlagen in Berlin (siehe Heft 7/2006) auch die Ferngleise am Nordring wieder in Betrieb. Neben Reisezügen fahren auch Güterzüge auf den nunmehr elektrifizierten Gleisen.



Foto: Gerd Böhmer

2006

Auch private Güterzüge wie hier der PEG-Zementzug mit den Loks 182 502 und 109 030 fahren über den Nordring.

BAHNWELT AKTUELL

BERLIN

Fernzüge weiter auf der Stadtbahn



Foto: Trojanowski

Auch nach dem 10. Dezember bleiben ICE und IC von Westen kommend auf der Stadtbahn, hier am S-Bahnhof Jannowitzbrücke.

● Wie der Berliner „Tagesspiegel" Mitte Juli berichtete, will die DBAG ihre aus Richtung Köln und Frankfurt (Main) über Spandau einfahrenden Fernzüge nach dem Fahrplanwechsel am 10. Dezember weiter über die Stadtbahn führen und nicht in den Nord-Süd-Tunnel. Ausschlaggebend für diese Rückkehr zur Vernunft waren Probleme bei der Wartung der Fernzüge im Bahnhof Südkreuz, die auch mit provisorischen Behandlungsanlagen nicht alle zu lösen gewesen wären, sowie eine zu geringe Auslastung des hochmodernen ICE-Werkes in Berlin-Rummelsburg. Damit behält nicht nur der Ostbahnhof seine wichtige Rolle: Auch für den Bahnhof Zoo steigen die Chancen, dass künftig wieder Fernzüge halten, allerdings noch nicht zum 10. Dezember, wie die Bahn mitteilte. Genau das fordert die Bürgermeisterin des Bezirkes Charlottenburg-Wilmersdorf, Monika Thiemen, und verweist auf 120 000 gesammelte Unterschriften.



Foto: Hubrich

Am 1. Juni 2006 erfolgte die feierliche Übergabe der ersten Mehrsystemlok der SZ-Reihe 541.1 von Siemens an die slowenische SZ in Ljubljana. Zwischen der SZ und Siemens wurde ein Vertrag im Wert von 77,8 Millionen Euro über die Lieferung von 20 Hochleistungslokomotiven (DC: 1,5 und 3 kV, AC: 15 kV/16,7 Hz und 25 kV/50 Hz) geschlossen. Zur Zeit erfolgt der Einsatz auf der Strecke Koper – Ljubljana.

THÜRINGEN

Zukunft ungewiss

● Die Zukunft des letzten Streckenabschnittes Zeitz – Meuselwitz der ehemaligen KBS 507 (Zeitz – Altenburg) ist weiterhin ungewiss. Dass sie überhaupt noch existiert, ist dem Kohlekraftwerk in Mumsdorf zu verdanken. Täglich verkehren hier zwei volle Kohlezüge, um die Stromversorgung zu gewährleisten. Nachdem die Strecke immer mehr von der Natur zurückerobert wird und dem technischen Verfall ausgesetzt ist, gibt es inzwischen die veschiedensten Gerüchte, die Kohlependel zum Beispiel via Altenburg oder direkt vom Kohletagebau Profen über ein Anschlussgleis ins Werk zu befördern. Dabei müssten allerdings bei beiden Varianten die Gleise reaktiviert werden. Fakt ist aber weiterhin, dass sich Railion nicht von der Bedienung des Kraftwerks trennen will.



Foto: Seraphin

Am 15. Juli 2006 hat 232 205 mit dem CS 61905 soeben den Bk Rehmsdorf passiert und wird bald den Bahnhof Meuselwitz erreichen.



Foto: Böhme

Die Lokomotiven der PBSV Verkehrs-GmbH Magdeburg sind als Zug 90475 unterwegs von Magdeburg-Rothensee nach Bebra. Es handelt sich um die Diesellokomotiven 11, 16, V180-331 sowie Lok 09. Das Foto entstand am Block Steinberg unweit von Sangerhausen.



Foto: Mann

Seit ein paar Wochen ziert ein Werbewagen der Mittelweserbahn das einzige Abstellgleis zwischen Köln Hbf und Hansaring mit der frohen Aufschrift „Du bist Deutschland – Wir sind Transport".

Foto: Gerlach



Am 27. Juni 2006 erfolgte die Überführung der von der bulgarischen Staatsbahn bei Siemens Transportation bestellten Desiro Classic 10 050 und 047 mit eigener Kraft als 88959 von Düren nach Varna. Der Zug durchfährt gerade den Bf Laufach.

SCHLESWIG-HOLSTEIN

NOB überfordert?

Die Nord-Ostsee-Bahn, die seit Dezember 2005 auf der Marschbahn zwischen Hamburg und Westerland fährt, ist derzeit mit dem Fahrgastaufkommen überfordert. Fuhr die erfahrene DB AG in Spitzenzeiten mit bis zu zehn Wagen, fährt die NOB zwar häufiger, aber dafür nur mit maximal sechs Wagen. An Wochenenden waren einige Züge restlos überfüllt; es kam zu Tumulten, Fahrgäste musste man zurücklassen oder gar die Bundespolizei holen, um Züge zu räumen. Dazu kamen Klimaanlagenausfälle, was bei den sommerlichen Temperaturen zu Saunaverhältnissen führte, da sich bestenfalls nur Notfenster öffnen ließen. Die NOB wollte keine Stellungnahme abgeben. Sie musste allerdings zur Krisensitzung ins Ministerium nach Kiel und erstellte ein neues Sofortmaßnahmenkonzept. Nun fahren einige Züge am Wochenende mit zehn Wagen, diese halten jedoch nicht am neuen Halt Glückstadt, da dort keine Zehn-Wagen-Züge an den Bahnsteig passen. Moritz Luft, Geschäftsführer vom Sylt-Marketing, gab sich dennoch mit der NOB zufrieden und hob den guten Service bei der NOB hervor. Er berichtete, dass Fahrgäste vom Personal auch auf freie Plätze hingewiesen würden. Seit Juli kommt nun auch der erste ÖBB-Eurorunner mit Planzügen auf der Marschbahn zum Einsatz.



Foto: Brüggemann

Die ÖBB 2016 042 kam als erste Österreicherin im Fahrgasteinsatz auf die Marschbahn. Wenige Tage später blieb sie dann liegen. Die Eurorunner sind zu schwach um einen ganzen Zug mit Energie für die Klimaanlagen zu versorgen, weshalb in ein bis zwei Wagen je Zug die Klimaanlage ausgeschaltet wird.

Foto: Seraphin



Vom 30. Juni bis 2. Juli 2006 wurden einige Güterzüge der Strecke Freiberg – Chemnitz – Zwickau auf Grund von Bauarbeiten bei Leipzig umgeleitet. Um den steigungsreichen Abschnitt bei Tharandt zu bewältigen, wurden meist zwei Loks benötigt. Am 1. Juli 2006 erreichen 189 045 und 014 mit ihrem Zug den Chemnitzer Hbf.



Kontrast

1999 übernahm die OHE die Bedienung des Hafens in Uelzen von Rhenus. Seither wird der Umschlag jährlich gesteigert.

programm

Die Osthannoversche Eisenbahnen AG

Mit Roten Tigern und 185 fährt die OHE quer durch Deutschland und ist am erfolgreichen Metronom beteiligt. Die OHE betreibt aber auch klassischen Einzelwagenverkehr und wartet ihre Loks selbst. →

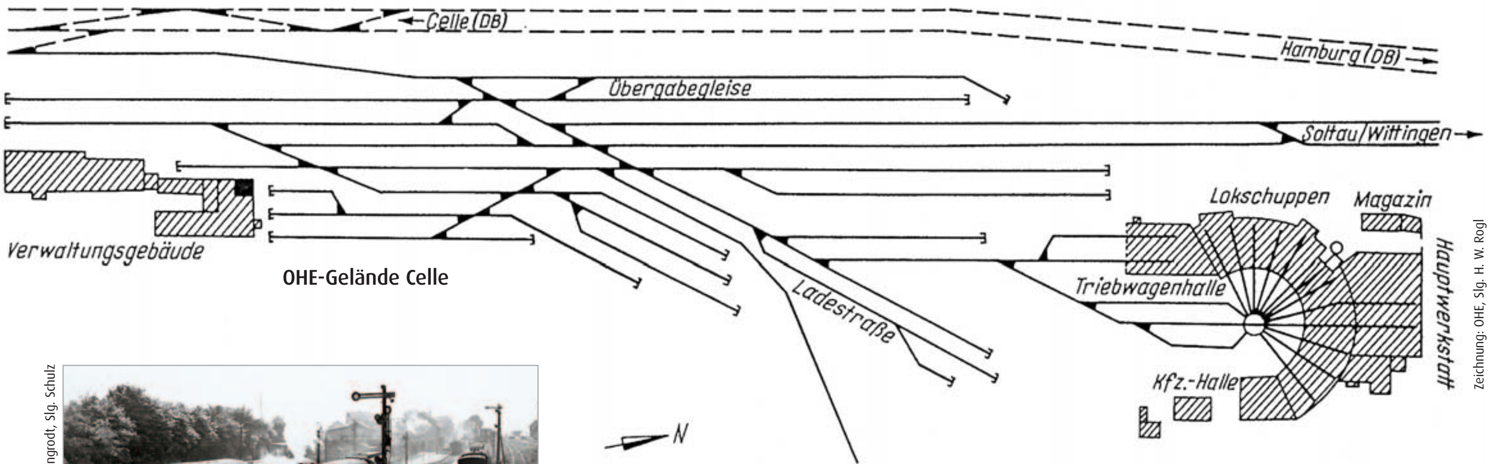
Foto: Frickel



Hartmut Janocha bereitet im Celler Bw 13 den Kolbeneinbau bei 160 073 vor. Hauptuntersuchungen führt die OHE selbst durch.



Foto: K.-D. Tröger



OHE-Gelände Celle

Zeichnung: OHE, Slg. H. W. Rogl



Foto: C. Bellingrodt, Slg. Schulz

76 094 rangiert in den frühen 50er-Jahren in Celle-Nord. Das rechte Gleis führt zur DB.



Foto: Frickel

Dr. Jens Jahnke (re.) und Matthias Herten standen dem MEB im Frühjahr 2006 Rede und Antwort.

Die Osthannoversche Eisenbahnen AG (OHE) hob sich schon immer von anderen Bahngesellschaften ab: Von vielen heute noch existierenden privaten Gesellschaften durch ihr eigenes Schienen-Netz, von der Staatsbahn durch ihre speziellen Triebfahrzeuge.

Im Oktober 1944 entstand die OHE durch den Zusammenschluss der Lüneburg-Soltauer Eisenbahn, der Lüneburg-Bleckeder Eisenbahn, der Winsener Eisenbahn und der Wittingen-Oebisfelder Eisenbahn. Den Namen erhielt sie in Anlehnung an den Gau Osthannover, in dem die Anlagen damals mehrheitlich lagen.

Die OHE ist quasi ein profitables Unternehmen zwischen gestern und heute. Den von der DB AG reduzierten Einzelwagenladungsverkehr erhält die in Celle ansässige OHE aufrecht, wo es sinnvoll ist. Ganz zeitgemäß akquiriert die OHE aber auch Ganzzug-Verkehre auf dem DB-Netz. „Wir verstehen uns aber nicht als Gegner, sondern als Partner der DB AG. Wir haben diesbezüglich stark von der Bahnreform profitiert“, betont Dr. Jens Jahnke, der seit 1985 Vorstand der OHE ist. „So bietet uns die DB gelegentlich auch Verkehre an. Allerdings gab es auch schon Fälle, in denen wir die Abläufe mit den Kunden optimiert hatten und die Aufträge dann wieder an die DB verloren“, erzählt Dr. Jahnke mit einem feinsinnigen



Foto: Slg. H. W. Rogl



Foto: Frickel

Im ehemaligen Kleinbahnhof in Celle Nord (oben Foto aus dem Jahre 1904) hat heute die OHE-Zentrale samt Beteiligungsunternehmen ihren Sitz.





Foto: Frickel

Per Computer, am Gleisbildstellpult oder handschriftlich dirigiert die OHE von Celle aus ihre Züge.

Lächeln. „Entscheidungen fallen bei uns halt schneller, da wir flachere Hierarchien haben, was uns sicher auch flexibler macht. Doch sind wir sowohl bei der Infrastruktur als auch beim Verkehr abhängig von der DB AG. Da hängt vieles von den handelnden Personen ab. DB Netz sollte alle gleich behandeln, tut es aber oft nicht. Bestes Einvernehmen besteht mit der Nord-Gruppe von DB Netz, in anderen Landstrichen läuft es nicht so gut. Als wir mit dem Metronom angefangen haben, oder wenn wir mit anderen neuen Leistungen auf DB-Gleisen starten, gehen wir auch zu den operativen Mitarbeitern vor Ort. Die Information muss unten anfangen, nicht oben“, betont Matthias Herten, bei der OHE Leiter des Bereichs Verkaufsförderung.

In den 90er-Jahren ging die beförderte Gütermenge stark zurück, um dann ab 1998 wieder ebenso stark anzuwachsen. Diese erfreuliche Entwicklung hängt mit der überregionalen Ausrichtung zusammen, die erst durch die Liberalisierung des Schienenverkehrs möglich wurde. Dass die Geschäftsführung bei Nachfragen lieber die beförderte Tonnage als die noch imposantere Kurve der Tonnen-Kilometer (TK) angibt, liegt in der gewissen Zurückhaltung, derer sich die OHE-Führung befleißigt. „Doch auch vor der Bahnreform haben wir bereits mit der DB überlegt, wie wir Abläufe straffen können. So liefen DB-Güterzüge aus dem Süden bis 1989 zunächst Seelze an, dort wurde umgespannt nach Celle, wo wir die Züge übernahmen. Seither übernehmen wir die für unser Netz bestimmten Züge bereits in Seelze“, erläutert Dr. Jahnke. „Bei diesem ehemaligen Pilotprojekt haben wir gespart, und die Bahn hat gespart. So soll es sein. Eigentlich hatten wir eine solche Lösung auch für Maschen angestrebt, doch da scheiterten wir, platt gesagt, an den handelnden Personen.“

„Natürlich ist es für Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), die keine 100-jährige Tradition, geschweige denn ein eigenes Netz haben, einfacher, günstige Preise zu machen, aber ich glaube, wir haben uns als zuverlässiger Partner etabliert“, gibt Dr. Jahnke zu bedenken. Was die Transport- →



Foto: C. Bellingrodt, Slg. Schulz

76 094 rollt 1954 in den Bahnhof Celle Nord. Das Foto entstand vom mittlerweile abgerissenen Stellwerk aus.



Foto: Frickel

An der südlicher gelegenen Betriebsleitstelle rollen heute stündlich die Metronom-Züge auf der DB-Strecke in Richtung Uelzen.



Foto: Frickel

Die zugkräftigen Roten Tiger benötigen spezielle Betriebsstoffe.

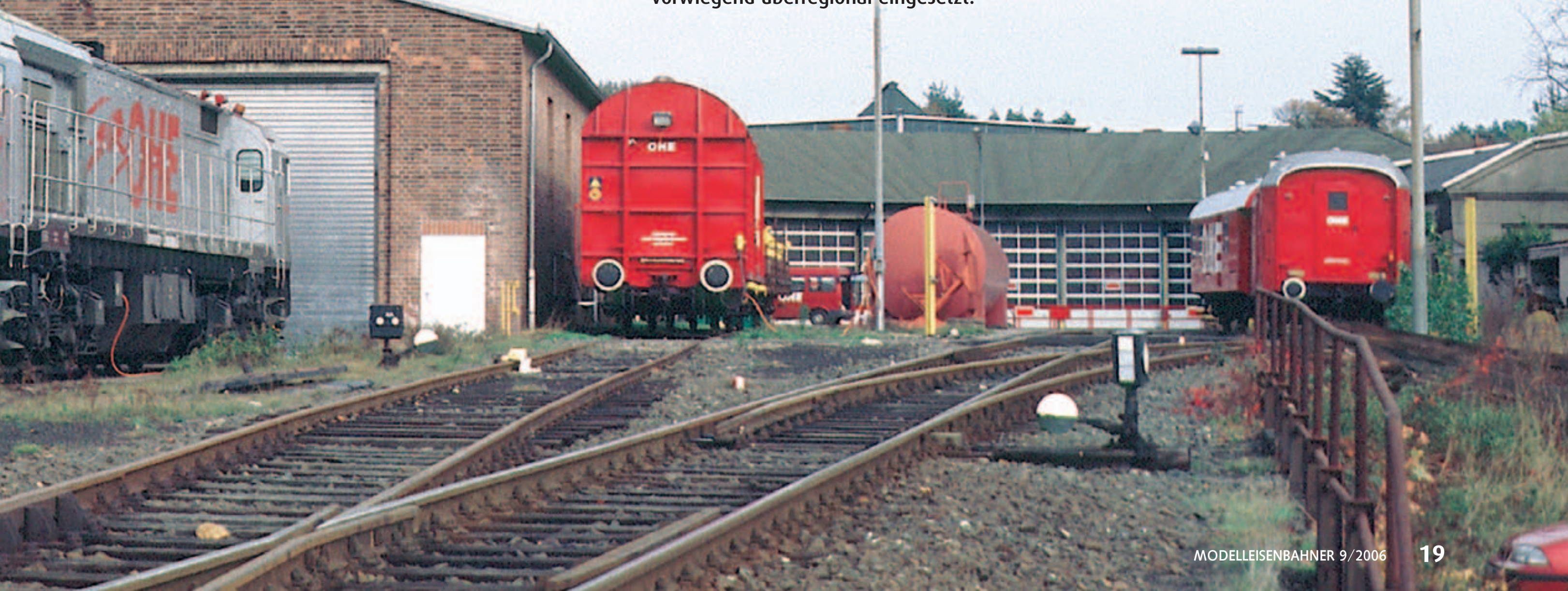


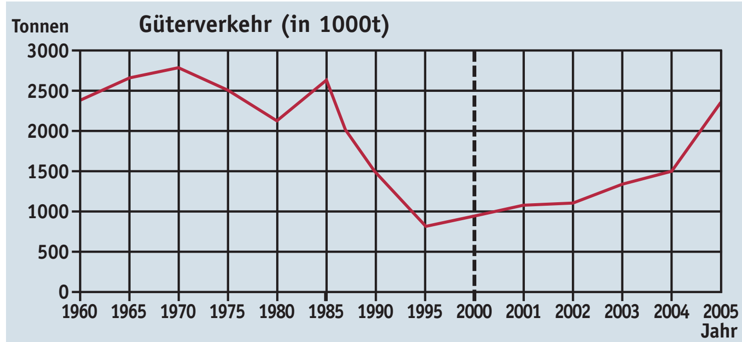
Foto: L. Brüggemann

Die Roten Tiger (330 090 vor der Triebwagenhalle im Celler Bw 13) werden vorwiegend überregional eingesetzt.



Foto: L. Brüggemann

Erfolgreich verliefen die Probefahrten des Tigers für DB-Auto-Zug nach Sylt. Ein Tiger ersetzt selbst bei widrigem Wetter zwei 218.



leistung betrifft, rangiert die OHE in Deutschland unter den ersten zehn EVU. „Rail4Chem, TX-Logistics oder auch die Häfen und Güterverkehr Köln (HGK) sind deutlich größer als wir", stellt Dr. Jahnke klar. In vielen Fällen steht allerdings die große Finanzkraft von Konzernen hinter diesen EVU.

Da die OHE-Werke in Celle und Uelzen an der DB-Hauptstrecke liegen, werden sie natürlich auch gerne als technischer Stützpunkt von anderen Unternehmen genutzt. Berührungsängste gibt es da keine. „Es macht unseres Erachtens keinen Sinn, sich untereinander Verkehre wegzunehmen, wir müssen vielmehr versuchen, mehr Leistungen auf die Schiene zu bekommen. Dass die DB AG Wettbewerber kritisiert, die beispielsweise versuchen, in den Montan-Verkehr einzudringen, weil in diesem Bereich noch Margen zu erzielen sind, ist nur verständlich", denkt Dr. Jahnke. Die Praxis von Verladern, Leistungen nur noch in Jahresverträgen auszuschreiben, um dann die Preise zu drücken, ist für alle Bahnunternehmen kontraproduktiv. Die Bahnreform hat schließlich kaum Veränderungen der Marktanteile der einzelnen Verkehrsträger gebracht. Nur die Binnenschifffahrt hat deutliche Einbußen erlitten.

„Der Lkw hat prinzipbedingt Vorteile. Er erhält einen Auftrag, berechnet die Route und fährt los. Bei uns vergeht bereits zwischen Anfrage und Angebotsabgabe etwas Zeit, da wir beispielsweise kontrollieren müssen, dass bei den Trassen keine S-Bahn-Gleise oder stillgelegte Strecken enthalten sind", erzählt Matthias Herten. Wenn man allerdings bei beiden Verkehrsträgern den Aufwand vergleicht, der nötig ist, um beispielsweise 30 Container durch Deutschland zu befördern, dann steht die Bahn schon wieder besser da.

Zur Durchführung der Aufträge stehen moderne Triebfahrzeuge in Form von fünf Dieselloks „Red Tiger", zwei E-Loks der Reihe 185 und eine 145 bereit. „Unsere anderen Strecken-Loks haben zwar die Zulassung für DB-Anlagen und sind darum recht freizügig zu disponie-



Das von der OHE und ihren Partnern bediente Netz. Stand: 01. Januar 2006.

Zeichnung: OHE



Foto: C. Wiechel-Kramüller

Ein neues Signal muss in Celle aufgestellt werden.



Foto: Frickel

Zu Fristarbeiten weilen zwei Metronom-Garnituren in Uelzen.



Foto: Frickel

Die mit Motorschaden ausgefallene 330090 borgt ihr Drehgestell der verunfallten 330092.

ren, die remotorisierten 216 beispielsweise wären vor vielen Zügen aber nur in kostenträchtigen Doppeltraktionen einsetzbar", betont Dr. Jahnke. „Die Biodiesel-Züge nach Rotterdam fahren wir beispielsweise mit unserem Partner ACTS. Auch in die Steiermark sind wir schon gefahren. Die Mehrsystem-Technik bei den E-Loks sehe ich kritisch. Wenn man bei einer Gesamtlaufstrecke von 1000 Kilometern den Lokwechsel an der Grenze vernünftig plant, entsteht ein vernachlässigbarer Zeitverlust zwischen 30 und 60 Minuten. Statt dessen kaufen die Bahnen teure Loks, die dann mehr als 90 Prozent der Leistungen im jeweiligen Heimatland erbringen."

Aus Gründen des Umweltschutzes werden die älteren Dieselloks nach und nach neu motorisiert. „Umbauten und Instandsetzungen machen wir natürlich in unseren eigenen Werken, hier in Celle, in Uelzen und in Bleckede", fährt Dr. Jahnke fort. Auch diese Philosophie unterscheidet die OHE von anderen Bahngesellschaften, die solche Arbeiten fremd vergeben. Eigens zur Wartung der Metronom-Züge baute die OHE ab 2002 die hochmodernen Anlagen in Uelzen. In den ganz in Blau, Weiß und Gelb gehaltenen langgestreckten Hallen herrscht eine fast klinische Sauberkeit. Über dem abgesenkten Hallenboden scheinen die Garnituren zu schweben. Keine Spur mehr von der Gruben-Atmosphäre älterer Bahnbetriebswerke. An der Metronom-Bahngesellschaft ist die OHE zu 42 Prozent beteiligt. Mit dem vertakteten Regional-Zug-System schrieben die Partner (OHE, Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser EVB, Hamburger Hochbahn und Bremer Straßenbahn) eine Erfolgsgeschichte. Seit der Einführung des Metronom im Jahre 2003 erzielt man kräftige Fahrgast-Zuwächse und erweitert nahezu jähr- →

Die modernisierte ex.-DB-216 fährt auf dem Weg nach Celle noch den Anschluß von Rheinmetall in Unterlüß an.



Foto: K.-D. Tröger



Das Drehgestell von Tiger 330092 wird im Eaw Blekkede instandgesetzt.



Modellbauer Udo Meißner mit 200085 und 160074.



„Wir können alles. Natürlich auch Schmieden und Schweißen", sagt Wilhelm Dierks in der Schmiede.

Fotos (3): Frickel

lich das Angebot. „Zum Service, den wir unseren Kunden bieten, gehört beispielsweise die jahreszeitliche Umrüstung der Fahrradwagen", erläutert Dr. Jahnke. Die mit neuen 160 km/h schnellen E-Loks der Baureihe 146 bespannten klimatisierten Doppelstockzüge fahren je nach Relation mit fünf bis acht Waggons. Das moderne Fahrzeug-Material ermöglicht es, dass die Züge eine hohe Pünktlichkeit erzielen. „Die Verlängerung des Metronom-Netzes bis Göttingen und Bremen hat natürlich auch eine Steigerung der Zuggarnituren von zehn auf 18 zur Folge gehabt. Wir wollen aber weiter wachsen", betont Dr. Jahnke. Als der Autor die OHE besuchte, stand in Uelzen der waidwunde Rote Tiger 330090 (Motorschaden). Etwa zeitgleich fiel 330092 nach einer Entgleisung aus. Flugs erhielt 330092 ein Drehgestell von 330090 und rollte wenige Tage später wieder. Das Werk Uelzen ist zwar für den Tausch von Baugruppen, nicht aber auf schwere Instandsetzung ausgelegt. Diese findet in den Standorten Bleckede und Celle statt.

Das Elbstädtchen Bleckede ist dann auch die nächste Station der OHE-Reise. Als Reiseführer fungiert Christian Wiechel-Kramüller (Redakteur der OHE-Hauszeitschrift OHE-Express und Mitbegründer des OHE-Shop). Ziel ist das Eisenbahnausbesserungswerk (Eaw).

Die Atmosphäre in dem mehr als 75 Jahre alten Werk unterscheidet sich grundlegend von der in Uelzen. Enge Gänge, viele Maschinen und Gerätschaften rufen sofort den Eindruck eines alten, echten Ausbesserungswerks hervor. „Moment mal!", mischt sich auf diese Bemerkung hin einer der im „Bleckwerk" beschäftigten Arbeiter ein, „viele Arbeiten bei einer Hauptuntersuchung an einer Lok aus den 60er-Jahren sind problemlos mit alter, aber keineswegs veralteter Technik auszuführen. Allerdings werden manche Ersatzteile beim Hersteller langsam knapp", merkt er an und fährt mit der Anfertigung einer Schlauchkupplung fort. „Klar könnten wir die Kupplung auch bestellen, aber wir brauchen sie jetzt, nicht erst in zehn oder mehr Tagen", fügt Werksleiter Jens Schaar hinzu. „Wir können hier alle Arbeiten an einer Lok durchführen und nahezu alle kleineren Teile selbst anfertigen", fährt er nicht ohne Stolz fort. Dass man wegen der Kompetenz und der umfangreichen Werkstattausstattung nicht darauf angewiesen ist, ganze Baugruppen zu kaufen, hat natürlich handfeste Kostenvorteile.

Die weitgehend eigenverantwortliche Arbeit lässt sich auch an anderen Beispielen festmachen. Schaar deutet auf das Drehgestell eines ver-



Im Juni 2006 verließ 185524 auf dem Weg nach Salzwedel den Bahnhof Uelzen.



Aus Visselhövede kommend, erreicht 120077 am 16. Mai 2006 Soltau.



Aktionäre der OHE	
Land Niedersachsen	40,2 %
BRD	33,8 %
Kreise, Städte, Gemeinden	17,1 %
DB Regio AG	8,9 %

Beförderte Personen	
1960	2731000
1965	2428000
1970	1970000
1975	716000
1977	244000
Metronom	
2003	379000
2004	8566000
2005	11000000

unglückten Roten Tigers. „Diese Schwingungsdämpfer beispielsweise haben wir einzeln beim Stoßdämpfer-Hersteller und nicht bei Bombardier geordert. Die Ersparnis lag bei knapp 40 Prozent!" Die Arbeit an modernen Loks erfordert bei der schweren Unterhaltung natürlich auch moderne Gerätschaften. Zu diesen gehört beispielsweise eine Ultraschallprüfanlage für Radsätze. „Wir zerlegen hier die Fahrzeuge oft bis zur letzten Schraube", erzählt Schaar beim Rundgang durch die Werkhallen. „In nahezu jedem Gebäudeteil finden Sie beispielsweise Teile der zur Zeit in Aufarbeitung befindlichen Deutz-Lokomotive 120068." Dass die Mitarbeiter auch Schmiede- und alle Arten von Schweißarbeiten ausführen können und sogar Achslager ausgießen, macht das Bleckwerk auch für Eisenbahn-Vereine mit Dampf- und Dieselveteranen zu einer beliebten Adresse. Aufgrund der geringen Standfläche können aber eigentlich nur zwei Fahrzeuge gleichzeitig aufgearbeitet werden.

Dass die Bleckwerker mit Leib und Seele bei der Sache sind, macht auch Udo Meißner deutlich, der in seiner Freizeit Lokomotiven der OHE auf Märklin-Fahrwerken nachbaut. So leben beispielsweise die im Großbetrieb vor wenigen Jahren ausgeschiedenen sechsachsigen Deutz-Dieselloks der Reihe 2000 im H0-Maßstab weiter.

Über die drei ab 1963 in Dienst gestellten Loks erzählen sich die OHE-Lokführer viele Geschichten. Einer, der die Loks seit der Ablieferung kennt, ist Hauptlokführer im Ruhestand Hubert Schumacher: „Die Maschinen waren die bei weitem zugkräftigsten Loks bei der OHE. In unserem Streckennetz gibt es diverse tückische Steigungen, die in der Vergangenheit mancher DB-Lokführer, der mit DB-Loks und OHE-Lotsen unterwegs war, schlicht unterschätzte. So kam es gelegentlich vor, dass überanstrengte, nominell stärkere DB-Loks →





Fotos (2): Frickel

Im „Bleckwerk" wird 120 068 (Hintergrund) für eine HU komplett zerlegt.

Zum Ausgießen von Gleitachslagern wird dieser Sandbehälter benötigt.



Fotos (3): K.-D. Tröger

Das Logistik-Unternehmen LTH ist ein Kunde der OHE. Die Kooperation erreicht pro Jahr 1,6 Milionen Tonnen.

Die Sache mit der 76

Von der DRG übernahm die OHE 1948 und 1949 insgesamt sieben Loks der Baureihe 76. Die Beschaffung wurde notwendig, weil nach dem Zusammenschluss der die OHE bildenden Bahngesellschaften leistungsstarke Tenderloks für den Personenverkehr fehlten. Wegen der angeblich schlechten Fahreigenschaften bei Rückwärtsfahrt hatte die DRG die Loks bereits 1939 abgestellt. Wie die Loks ihren schlechten Ruf erhielten, kann der ehemalige Hauptlokführer Hubert Schumacher nicht nachvollziehen. „Bei uns ist keine der Loks jemals entgleist, und das will etwas heißen, war doch ein Teil der hoch belasteten Gleisanlagen sogar mit Sandbettung ausgestattet und in dementsprechend schlechten Zustand. Obwohl die Höchstgeschwindigkeit auf den Strecken, mit Ausnahme weniger für 80 km/h zugelassenen Abschnitte, auf 60 km/h begrenzt war, fuhren wir zum Aufholen von Verspätungen auch gelegentlich mit mehr als 80 km/h, auch rückwärts übrigens. Wie schnell gefahren wurde, war eigentlich eher vom Wagenmaterial abhängig.“ Mit der Beschaffung der sieben Großraum-Dieseltriebwagen (GDT) wurden bereits Mitte der 50er-Jahre zwei Loks verschrottet. 76 090 und das von Krupp gebaute Einzelstück 84 201 quittierten 1965 als letzte OHE-Dampfloks ihren Dienst. Leider ist keine der markanten 76 erhalten geblieben.



Foto: Frickel

Hubert Schumacher besucht heute noch oft die OHE.



Foto: D. Höltge

Windleitbleche und Wasserkästen an 76 094 sind tannengrün. Die Aufnahme entstand 1962.

vor einem schweren Zug ihr Leben aushauchten. Unter ungläubigen Blicken des DB-Lokführers zog unsere herbeigerufene 2000er den Zug samt malader Bundesbahn-Lok die Steigung hinauf“, schildert Hubert Schumacher. Der ehemalige Hauptlokführer trat 1952 als Lehrling bei der OHE ein und machte natürlich auch noch den Dampfbetrieb mit. Dieser endete 1964, also erheblich früher als bei der Staatsbahn. Auch die von der DRG übernommenen Loks der Baureihe 76 fuhr er (siehe Kasten).

Kaum bekannt ist, dass bei der OHE sogar einmal eine DRG-44 eingereiht war. Diese stärkste jemals bei der OHE eingesetzte Dampflok stand auf Privatbahn-Gleisen, als in Celle die Allerbrücke bei einem Luftangriff zerstört wurde. Also teilte die Reichsbahn die 44 buchmäßig der OHE zu.

Mit Ausnahme der speziell für die OHE gebauten 1'E1'-Lok 84 201 besaß die OHE nur dreioder vierfach gekuppelte Dampfloks, von denen die meisten gebraucht erworben wurden. Bei den Dieselloks handelt es sich größtenteils um Neubeschaffungen. Dabei war die OHE treuer Kunde der Firmen Klöckner-Humboldt-Deutz AG (KHD) und der Maschinenbau Kiel GmbH (MaK). Obwohl die Hauptlast des seit 1960 bis zur Einstellung 1977 stetig rückläufigen Personenverkehrs die diversen Triebwagen trugen, kamen doch gelegentlich auch Strecken-Dieselloks zu Personenzug-Einsätzen.

Die Annahme, dass die OHE bis zum Erscheinen des Metronoms keinen Personenverkehr mehr betrieben hätte, ist falsch. Mit den Gesellschaften VOG (Verkehrsbetrieb Osthannover GmbH), KVC (Kraftverkehr Celle Stadt und Land) und KVG (Kraftverkehr GmbH Stade) gehört die OHE zu den größten Betreibern öffentlichen Personennahverkehrs im Bundesland Niedersachsen. Zum Einsatz kommen mehr als 450 Omnibusse.

Im Einzelwagenverkehr findet der Konkurrenzkampf mit dem Lkw statt. Von den 1,4 Mio Tonnen, die pro Jahr auf dem eigenen Netz transportiert werden, zählen immerhin 25 Prozent zu dieser Kategorie. Dass die OHE solche weniger lukrativen Verkehre noch durchführt, ist einer der wichtigsten Gründe, weshalb die zu den Aktionären zählenden Kreise, Städte und Gemeinden ihre Anteile unbedingt halten wollen. Zwischen 1986 und 2001 hat die OHE kräftig in die Infrastruktur ihres eigenen Netzes investiert. Beispielsweise werden in Kürze alle Strecken mit einer Radsatzlast von 22,5 Tonnen befahrbar sein. „Wir wissen, dass das Netz defizitär ist, schließlich fahren wir auf eigenen Strecken gerade mal ein Sechstel der Tonnage von Mitte der 70er-Jahre. Immer wieder müssen wir Güterverkehrsstellen auflassen, sprich, diese werden nicht mehr bedient“, führt Dr. Jahnke aus.

In Celle laufen alle Fäden des OHE-Eisenbahnbetriebes zusammen. Im Gebäude des ehemaligen OHE-Bahnhofs Celle-Nord finden sich die Zentrale und die Betriebsleitstelle. „Außerhalb haben wir kaum noch Personal an unseren



Foto: D. Riehemann

Triebwagen-Anhänger hinter Diesellok: So sahen Personenzüge im Mai 1977 aus.



Foto: D. Höltge

VT 508 am 2. August 1969 bei Tönnhausen (Strecke Winsen-Nord – Niedermarschacht).



Strecken stationiert. Dieser Bereich bietet also auch kein Potential für weitere Sparmaßnahmen Ein Teil der Fernsteuertechnik stammt zwar noch aus dem Jahre 1965, funktioniert aber noch bis heute, die Computeranlagen stammen aus dem Jahre 2003", sagt Dr. Jahnke.

Seit Juni 2006 sind die Anteile des Landes Niedersachsen, des Bundes und von DB Regio europaweit zum Verkauf ausgeschrieben. Zur Begründung heißt es beim Hauptaktionär, dass es nicht Kerngeschäft eines Bundeslandes sei, eine Eisenbahn zu betreiben. „Zunächst einmal ist abzuwarten, welche Konditionen die Verkäufer bieten. Dazu gehören beispielsweise befristete Arbeitsplatz- und Standortgarantien oder auch der Fortbestand dieser Zentrale hier", betont Dr. Jahnke ernst. „Dabei muss bei den Interessenten, die sicherlich Schlange stehen, nachgefragt werden, welches Unternehmens- und Verkehrskonzept sich aus der heutigen OHE nachhaltig entwickeln lässt." Ob sie nur die positiven oder auch die weniger lukrativen Teile, sprich Infrastruktur und regionaler Güterverkehr, übernehmen wollen? Leider besteht das Interesse wohl mehrheitlich am Metronom und an den umfangreichen Busnetzen. Dabei entwickeln sich beispielsweise die Hafenumschläge am Elbe-Seitenkanal in Uelzen, seit die Aktivität 1999 von Rhenus übernommen wurde, positiv. Dasselbe gilt für Wittingen und Lüneburg.

Kurz vor dem Redaktionsschluss dieser Ausgabe hatten die Verkäufer sechs Bewerber in die Auswahl genommen. Das Interesse an Personen- und Güterverkehrsleistungen steht im Mittelpunkt des Auswahlverfahrens. Mögen die Verhandlungsführer im Sinne der OHE handeln. *Jochen Frickel*



Fotos (2): D. Riehemann

Bei der Güterverkehrsstelle Amelinghausen-Sottorf war im Juni 1976 noch die Rangierlok 0605 stationiert (Strecke Lüneburg – Soltau).



Am 11. Mai 1974 tauschen GDT 0521 und der Setra-Bus in Rühen Fahr-gäste aus (Strecke Celle – Wittingen-West – Oebisfelde-Nord).



40 Jahre lang war die sechsachsige 200092 Rückgrat im schweren Güterverkehr der OHE.

Foto: D. Höltge



Polnische Fußballfans reisen im Sonderzug am 9. Juni zum Spiel ihres Landes gegen Ecuador nach Gelsenkirchen.



Dortmund, Alter Markt: Die Vorfreude auf das Halbfinale am 4. Juli ist groß.



Österreichische Taurus-Loks halfen während der WM, hier bei Witten, aus.



Fotos (4): Henschel

Köln Hauptbahnhof: Das Deckenfresko in der Eingangshalle stammte nicht von Michelangelo, war aber eindrucksvoll.

Die Bahn

Die Fußball-WM in Deutschland war ein Volltreffer. Am großartigen Gelingen der Mega-Veranstaltung hatte auch die Bahn ihren Anteil.

Die Fußball-Weltmeisterschaft ist vorbei. Bundestrainer Jürgen Klinsmann ist zurückgetreten und hat sich wieder ins sonnige Kalifornien verabschiedet. Die emotionale Fieberkurve der Deutschen hat sich nach all der überwiegend positiven Aufregung inzwischen auch wieder beruhigt.

Was waren das doch für begeisternde Zeiten zwischen Anfang Juni und Mitte Juli: Da haben Klinsmanns Kicker, denen anfangs wenig zugetraut wurde, durch überzeugende Leistungen das Land in einen schwarz-rot-goldenen Rausch geschossen, der im Halbfinale zwar jäh endete, aber dennoch nicht zu einer Depression führte. Eine Euphorie, die die Kommentatoren in unseren stets misstrauischen Nachbarländern verwundert die Augen reiben ließ. Das soll Deutschland sein, diese humorlose Dienstleistungswüste, wunderten sich Briten, Holländer und Franzosen und freuten sich über den beinahe immer herzlichen Empfang ihrer Fans und die ausgelassene Stimmung im ganzen Land. Und selbst nach dem unglücklichen Halbfinalaus der Nationalmannschaft gratulierte das deutsche Publikum den Italienern zum Finaleinzug.

Einen wichtigen Beitrag zu dieser so erfolgreichen Weltmeisterschaft leistete auch die DBAG, die sich als nationaler WM-Sponsor früh und vehement positionierte, auch als die Stimmung im Lande nach der unseligen 1:4-Niederlage in Italien im März alles andere als positiv war. Ständig präsent



Seine Herkunft ist unverkennbar: Ein mexikanischer Fan.

Foto : G. Habermann



Einen echten Superman hätte das US-Team brauchen können.

Elvis-Doppelgänger auf Schalke freuen sich noch auf das Spiel.





Fotos (3): Hubrich

Invasion der US-Boys in Gelsenkirchen: Am Ende verloren sie gegen Tschechien 0:3.

ist rund

war der TV-Werbespot für die Weltmeisterbahncard mit Michael Ballack, als längst noch nicht abzusehen war, dass diese am Ende der WM zu einem echten Schnäppchen werden würde.

Die Führung des Bahnkonzerns und die Marketingabteilung hatten mit der Fußball-Weltmeisterschaft meisterlich aufs richtige Pferd gesetzt und dürfen sich nun über einen nicht zu unterschätzenden Imageschub freuen. Dass die Weltmeister-Bahncard nun vielleicht länger gilt, als mancher Finanzmanager der Bahn-AG kalkuliert hatte, wird man am Potsdamer Platz mit einem Lächeln verschmerzen. Das erreichte Halbfinale der deutschen Nationalmannschaft verlängerte die Geltungsdauer bis Ende Oktober. Wer sich am 1. April für 19 Euro diese Bahncard besorgte, konnte so immerhin sieben Monate lang einen Fahrpreisrabatt von 25 Prozent einstreichen. Die Freude der Bahn über die gelungene WM war sogar so groß, dass man nach Abschluss →



Foto: Henschel

Der alte Markt in Dortmund ist fest in der Hand der Fußballfans.



Foto: Henschel

Wer den Dortmunder Hauptbahnhof verließ, betrat ein virtuelles Westfalen-Stadion, so auch die japanischen und brasilianischen Fans am 22. Juni.



Die DB AG als nationaler Sponsor der Fußball-Weltmeisterschaft war stets präsent.

Foto: G. Habermann



Noch fährt die Goleo-101 im WM-Kleid. Eigentlich sollte man die Lok so konservieren!



Mit viel zusätzlichem Personal bemühte sich die DB AG auch diesen ausralischen Fans zum Ziel zu helfen.

Foto: G. Habermann

In Stuttgart wurden die Fußballanhänger musikalisch empfangen.



Foto: G. Habermann



Leipziger Straßenbahnen verkündeten die Endergebnisse der Spiele in der Sachsenmetropole.

der Veranstaltung die Weltmeisterbahncard noch einmal für wenige Tage anbot. Über 400 000 Stück fanden am Ende einen Käufer. Die WM-Bahncard war aber nicht das einzige Angebot des Mobilitätskonzerns zum großen Fußball-Event. Mit dem Weltmeister-Pass konnte man zwischen 7. Juni und 11. Juli für 349 Euro alle Züge in der zweiten Klasse nutzen, ein Angebot, das nicht nur Fußball-Fans lockte. Auch zahlreiche Eisenbahnfreunde nutzen die Fünf-Wochen-Netzkarte und das nahezu perfekte Sommerwetter in diesem Zeitraum für ihre Fotoexkursionen. Schließlich bot der Bahn-Konzern noch die Weltmeistertickets zur

Zahlreiche Angebote locken Fußballfans auf die Schiene

Hin- und Rückfahrt zu den Spielen an, entfernungsabhängig für 54, 74 und 90 Euro. Preise, die an die Jahreszahlen der bisherigen deutschen Weltmeistertitel erinnerten.

Angebote wie etwa die Weltmeister-Bahncard konnte sich die DB AG auch leisten, denn sie partizipierte nicht nur am positiven Image der Fußball-WM, sondern sie verdiente mit dem Fußballfest auch harte Euros: Immerhin nutzten allein zwischen 9. und 26. Juni täglich 600 000 zusätzliche Fahrgäste, größtenteils im Nahverkehr, die Bahn. Das entspricht bei durchschnittlich 4,9 Millionen Fahrgästen an einem gewöhnlichen Tag immerhin einem Zuwachs von zwölf Prozent. Die Nachfrage überstieg die Erwartungen, und so bekannte der mehr

Unzählige Zusatzzüge sorgten für die perfekte Schienenlogistik während der WM.



1:0 FÜR DIE DBAG UND DEN DEUTSCHEN ÖPNV

Fotos (6): Emersleben



Der auffällig gestaltete WM-Desiro der Vogtlandbahn war stets ein Hingucker.



Fußball in jeder Form: Kicker-Tische im Stuttgarter Hauptbahnhof!



Brasilianer erobern die Hauptstadt.

Foto: G. Habermann



Die Telekom gestaltete den Berliner Fernsehturm. Vom neuen Berliner Hauptbahnhof ergab sich dieser aufregende Blick.

als zufriedene Bahnchef Hartmut Mehdorn: „Wir machen die WM mobil, mehr Fans als erwartet sind mit uns unterwegs, der Verkehr läuft gut und auch die wirtschaftlichen Prognosen werden übertroffen." Die Züge waren voll in WM-Zeiten, trotz mehr als 300 Sonderzügen in diesem Zeitraum. Die Auslastung lag teilweise über 90 Prozent. Neben den eingesetzten Sonderzügen hielt die Bahn zahlreiche Garnituren kurzfristig vor, um bei Bedarf schnell auf zusätzliche Fahrgastströme reagieren zu können. Das betraf vor allem den Nahverkehr und die S-Bahn-Netze in den Austragungsorten, die während der Spiele in einem dichteren Takt verkehrten. Auch die Begrüßung der Fahrgäste fand in deren Sprache statt, und als in Kaiserslautern Spanien und Saudi-Arabien gegeneinder spielten, waren in den Nahverkehrszügen Ansagen auf Arabisch und Spanisch zu vernehmen. Insgesamt rund 15 Millionen zusätzliche Fahrgäste bescherte die Fußball-WM der DBAG. Der Bahnchef bedankte sich deshalb auch bei seinen Mitarbeitern „vom Lokführer, über die Disponenten beim Netz, die Reinigungskräfte bis hin zu unserem WM-Organisationsteam →



In ihren gelben Trikots nicht zu übersehen: Brasilianer.

Foto: Gsänger



Der legendäre VT 08 war vor und während der Weltmeisterschaft im Dauereinsatz.



Foto: Emersleben

Fußball-Lounges im Leipziger Hauptbahnhof: Dieser WM konnte man nicht entgehen.



Foto: Emersleben

Die markanten Welcome-Desks waren Anlaufstellen für ratsuchende Fans.



Fotos (5): G. Habermann

Die Bahnhöfe der WM-Städte erhielten an Spieltagen fröhliche Farbtupfer.



Foto: Emersleben

Nix wurde es mit dem sechsten WM-Titel!

bei der Bahn." Nicht zuletzt hat auch die bahneigene Spedition Schenker während der WM ganze Arbeit geleistet. Sie transportierte alles, was für die Veranstaltung erforderlich war, und hatte zuvor schon die Lichtskulptur „Football Globe Germany" bei einer Tournee durch zahlreiche in- und ausländische Städte transportiert.

Die Bahn hatte sich gut vorbereitet auf die Besuchermassen, die Züge rollten, und rechtzeitig lieh man sich etwa bei den österreichischen Kollegen zahlreiche Taurus-Lokomotiven, die im regulären IC- und EC-Verkehr eingesetzt wurden, um eigene Lokomotiven für Sonderaufgaben freistellen zu können.

Aber nicht nur Fern- und Nahverkehr mühten sich, ihre Kunden zufrieden zu stellen. Auch die Bahnhöfe putzten sich heraus, und zahlreiche zusätzliche Servicekräfte und -einrichtungen halfen den heimischen, aber vor allem auch den ausländischen Fans, die Stadien zu erreichen beziehungsweise die Heimreise anzutreten. Auf 56 Bahnhöfen und Stationen in den Spielorten wurden einheitliche, leicht verständliche Wegeleitsysteme angebracht. In den Hauptbahnhöfen, den ersten Anlaufstationen der Schlachtenbummler, stellte die DB AG ihre so genannten Welcome-Desks auf: Schalter in Fußballform, die den Orientierungssuchenden schnell Hilfe signalisierten. Zusätzliche Bahnmitarbeiter und die so genannten Fifa-Volunteers standen dort für Auskünfte bereit. Auch bei der Ausbildung von 10 000 Servicebotschaftern war der Bahnkonzern mit seiner Tochter DB-Training aktiv. Im Auftrag des Bundes schulte die DB AG unter anderen Taxifahrer in Frankfurt im Umgang mit Gästen und fremden Kulturen.

Und mancher Bahnhof sowie sein Umfeld ließen sich etwas Besonderes einfallen und schufen Fußballatmosphäre schon bei



Nach der Vorrunde begann für die US-Fans zumindest die Fußball-Diät.

Foto: Hubrich

BAHNHÖFE – TREFFPUNKTE DER FUSSBALLWELT



Australier in Vorfreude auf die Begegnung gegen Kroatien am 22. Juni in Stuttgart.



Selbst in Berliner Gewässern tuckerten Fußball-Kähne. Auf Höhe der Museumsinsel fand am 16. Juni diese Begegnung statt.

Foto: Jungheim



Die Baureihe 605 durfte noch einmal ihr Können zeigen.



Der „Football Globe Germany“ in Berlin.



Es gibt nichts, wo nicht noch ein Fußball draufpasst – S-Bahn-Fahrpläne in Stuttgart.

der Ankunft. In Köln hing unter der Decke des Eingangsbereichs ein überdimensionales Fußball-Bild. In Dortmund empfing die Fans nach Verlassen des Bahnhofsgebäudes die legendäre Stimmung des Westfalenstadions.

Die Umwelt sagt danke – Fans nutzten die Bahn

Die rege Nachfrage im öffentlichen Nahverkehr während der WM war auch ganz im Sinne des allmächtigen Weltfußballverbandes FIFA, der anlässlich der WM sein Umweltschutzkonzept „Green Goal“ verwirklicht sehen wollte: Mindestens die Hälfte aller Besucher der WM-Spiele sollten umweltfreundlich an- und abreisen. Dafür gewann der Fußballverband auch den ehemaligen deutschen Umweltminister Klaus Töpfer, der bis vor kurzem Direktor des Umweltprogramms der UNO war, als Botschafter. Dieser zeigte sich mit der Übererfüllung des angepeilten Ziels hochzufrieden. Die erzielte Quote lag am Ende bei 60 Prozent. „Ein absoluter Rekord, der sicher auch auf die effektive Anbindung aller Stadien zurückgeht“, so Töpfer.

Während die Bahn sich über 15 Millionen zusätzliche Fahrgäste freuen durfte, konnte der öffentliche Nahverkehr über insgesamt 30 Millionen außerordentliche Passagiere jubeln, die nicht nur zu den Stadien anreisten, sondern vor allem auch zu den unzähligen Plätzen, an denen einer der vielleicht größten Erfolge dieser Weltmeisterschaft stattfand: Das stets friedliche Public Viewing.

Auch wenn wir hierzulande uns häufig über die DBAG sowie den öffentlichen Nahverkehr und deren Leistungen, Verspätungen und Preise beschweren, so lautete das Fazit zahlreicher ausländischer Fahrgäste, dass man sich in Deutschland eigentlich doch über eine insgesamt sehr leistungsfähige Schienen- beziehungsweise ÖPNV-Infrastruktur freuen solle. *Stefan Alkofer*

Nicht immer muss Innovation schrill und bunt sein. Die Zittauer Schmalspurbahn setzt eher auf einst Vertrautes und jedermann Verständliches.

Zurück in die Zukunft



Karte: SOEG

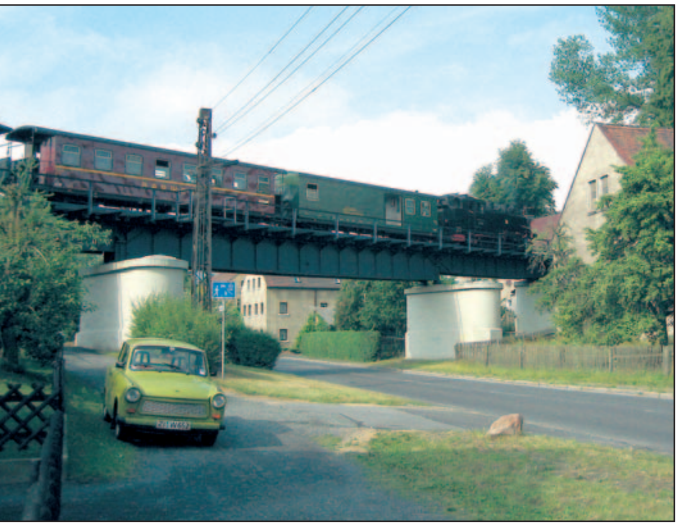


Corporate Identity ist eines jener Schlagworte, mit denen die Geschäfts-, sorry, Business-Welt uns seit Jahren auf die Nerven geht. Dabei gäbe es eine einfache und treffende, wenn auch nicht wörtliche deutsche Übersetzung: Wiedererkennungswert auch über das eigentliche Produkt hinaus.

Dieser wird nun für die Zittauer Schmalspurbahn angestrebt. Und schon sind wir mittendrin in den Neuerungen, die seit Ende Mai dort umgesetzt wurden und werden: Denn „Zittauer Schmalspurbahn" steht jetzt an den Wagen und nicht mehr „SOEG". Zwar hat es sich bei Eisenbahnfreunden herumgesprochen, dass es sich dabei um die Sächsisch-Oberlausitzer Eisenbahn GmbH handelt, doch sprach man oft von der „ZOJE" (Zittau-Oybin-Jonsdorfer Eisenbahn) oder eben schlicht und passend von der Zittauer Schmalspurbahn. „Das drückt besser die eindeutige räumliche Zuordnung und Einmaligkeit einer Schmalspurbahn aus", zeigt sich Torsten Sameiske überzeugt. Er verantwortet das SOEG-Marketing.

Zu den weiteren Neuerungen seit dem 28. Mai 2006 gehören Anpassungen im Fahr- und Umlaufplan. So sind jetzt mehrmals am Tag Querverbindungen Oybin – Bertsdorf – Jonsdorf und zurück im Angebot. Außerdem führt jeder Zug mit einem Bar- oder einem offenen Aussichtswagen ein besonderes Fahrzeug.

Gemeinsam mit dem Förderverein Zittauer Schmalspurbahn e.V. wird ein historischer Sonderzug angeboten, der auf



Dunkelgrün werden nach und nach alle Personenwagen lackiert, der Barwagen erhielt Dunkelrot in Anlehnung an Mitropa-Wagen.

Fotos (2): Altmann



In den vergangenen Monaten wurden die Gleisanlagen im Bahnhof Bertsdorf komplett erneuert.



Rustikales bietet der Aussichtswagen mit dem Biertresen: Ein frisch Gezapftes als besonderer Genuss!



Das bekannteste Motiv im Zittauer Netz ist die Doppelausfahrt in Bertsdorf, auf die der neue Fahrplan-Flyer ausdrücklich hinweist.

Bestellung ab Ende August verkehren soll.

Der eigentliche und augenfällige Clou sind die Wagen für den Regelbetrieb: Sie erhielten nach Fristarbeiten eine neue Farbgebung, die eigentlich eine alte ist. Denn das verwendete Dunkelgrün soll an das Dampflok- und Schmalspurflair der Deutschen Reichsbahn (DR) erinnern. Sameiske: „Die SOEG wollte weg von der optischen Modernisierungsvariante. Das romantische Erscheinungsbild der Bahn steht nunmehr im Vordergrund." Außer dem dunkelroten Barwagen sollen nach und nach alle Wagen im Zittauer Netz die dunkelgrüne Farbe erhalten.

Vom neuen Aussehen konnten sich schon die Besucher des 3. Festivals anlässlich des Jubiläums 125 Jahre Schmalspurbahnen in Sachsen am zweiten Augustwochenende einen Eindruck verschaffen.

Am Wochenende 7. und 8. Oktober will die SOEG ihr zehnjähriges Bestehen feiern. Dabei soll der historische Zug zum Einsatz kommen, und die Wagen im Regelbetrieb mit neuer, alter Lackierung und dem leicht merkbaren Schriftzug warten auf viele Fahrgäste!

Henning Bösherz



Anfang Juli waren gleich zwei Aussichtswagen bei der SOEG im Einsatz, im Zug dominierte indes die zu ersetzende Farbgebung.



Fotos (4): Herforth

Der neue Schriftzug „Zittauer Schmalspurbahn" wird nach und nach angebracht.



Der Fährhafen Saßnitz auf Rügen war lange der wichtigste Fährhafen nach Schweden. Nach der Wende verlor er seine Bedeutung komplett an das benachbarte Mukran.

Das Tor nach Norden



Ein bisschen neidisch blickte der angehende Eisenbahnfreund in der DDR auf die Kursbuchkarte oder ins Lexikon unter „Eisenbahnfähre". Ja, da gab es die Fähren von Warnemünde nach Gedser und von Saßnitz nach Trelleborg; und nein, so einfach hinfahren, sich den Fährbetrieb anschauen und gar nach Dänemark oder Schweden übersetzen, das war nicht drin. Die interessanteste und die Neugier weckende Bahn- wie Hafenanlage war der Fährbahnhof Saßnitz. (Bezüglich der Schreibweise will sich der Autor an „Saßnitz" halten, auch wenn die Stadt seit 1993 offiziell wieder „Sassnitz" geschrieben wird und früher auch schon wurde).

Im Frühjahr 2006 bot sich dieser Anblick auf das ehemalige Gelände des Fährhafens. Heute nennt sich das Areal Stadthafen.

Fährhafen Saßnitz in den späten 1920er-Jahren: 78 006 rangiert Schnellzugwagen auf die Fähre, der Autoverkehr ist noch gering.

Bekannt wurde der Fährbahnhof in der DDR dennoch. Zum einen konnte die volkseigene Propaganda das 1959 entstandene moderne Abfertigungsterminal gar nicht oft genug zeigen, und zum anderen hörte und las man hin und wieder von den dort eingesetzten Fahrzeugen: Von der „Insellokomotive" 78 über die edlen Renner 03.10 bis hin zum SVT „Görlitz", der von 1968 bis 1970 als „Berlinaren" zwischen Berlin und Malmö im Einsatz war. Doch der Hafen war Sperrgebiet und durfte selbst von DR-Personal nur unter strikten Auflagen betreten werden, so dass Fotos aus dieser Zeit rar sind. →

Foto: Bellingrodt/Slg. Schulz





Oft machte Eis den Fährschiffen wie hier 1993 der „Rügen" zu schaffen, und nicht selten kamen Fährpläne durcheinander.

Gänzlich andere Erinnerungen dürften ehemalige Alt-Bundesbürger, West-Berliner und vor allem Schweden haben, denn ihnen stand die Transitverbindung selbstverständlich offen. Die Schweden beispielsweise fuhren über Trelleborg – Saßnitz in den Italienurlaub. Und für den Warenverkehr, insbesondere für das ab 1961 aufgebaute Netz der TEEM (Trans Europ Express Marchandises, schnellfahrende transeuropäische Güterzüge) hatte die Fährline allergrößte Bedeutung. Man darf nicht vergessen: In der Zeit vor den Öresund- und Store-Belt-Brücken musste quasi jeder aus Süd-, West- und Mitteleuropa kommende, für Schweden oder Norwegen bestimmte Güterzug die Trajektverbindung nutzen.

Als bevorzugter Ort für einen Hafen auf Rügen war im 19. Jahrhundert Arkona an der Nordspitze der Insel im Blickfeld interessierter Gruppen. Die „Berliner Nordbahn-Gesellschaft" plante 1868 eine Strecke (Berlin –) Neustrelitz – Stralsund – Garz – Arkona. Als sich dieses Projekt wie auch andere in der Folgezeit wegen Geldmangels zerschlug, dauerte es bis 1883, als die erste Eisenbahnstrecke auf Rügen (Altefähr – Bergen) und bis 1891, als endlich in Saßnitz die Eisenbahn fuhr. Der Anschluss des Fürstensitzes in Putbus (1889) war den Landesherren wichtiger.

Weil der Weiterbau der Eisenbahn nach Norden nicht zustande kam, begann man 1892, einen Hafen in Saßnitz zu bauen. Von diesem startete Ende April 1897 eine Postdampferlinie nach Trelleborg.

Diese war alsbald so stark beansprucht, dass schon zehn Jahre darauf per Staatsvertrag zwischen Deutschland und Schweden Bau und Betrieb einer Fährschiffverbindung einschließlich der erforderlichen Anlagen vereinbart wurde. Im Juli 1909 fand die Eröffnungsfahrt statt, an der der deutsche Kaiser Wilhelm II. und der schwedische König Gustav teilnahmen. Daher kommt auch der Name „Königslinie".

Zurück in die 1890er-Jahre: Nicht ganz einfach war der Anschluss des Hafens an den Bahnhof, der sich am oberen



Im September 1993 herrschte noch Hochbetrieb in Saßnitz, die 298 062 erledigt den Verschub auf die „Schwedenfähre".



Fotos (3): F. Witt

Rande der Stadt Saßnitz befand. Eine 1,7 Kilometer lange Strecke mit 220 Metern Kurvenradius und einer Steigung von 1 : 32 stellte schließlich die Verbindung her, die mit diesen Daten für den Betrieb alles andere als günstig bezeichnet werden kann. Immerhin, der Anschluss zum Postdampfer und an den Umladebahnhof war hergestellt, und zwischen 1907 und 1909 wurde der erste Fährbahnhof in Saßnitz gebaut.

Noch heute erhaltenes Wahrzeichen ist die bis 1912 entstandene, 1445 Meter lange Hafenmole, die die längste in Europa sein soll.

Der Fährverkehr nach Schweden, wie der Eisenbahnverkehr auf Rügen überhaupt, stieg nach der Fertigstellung des Rügendammes 1936 sprunghaft an; vorher musste auch zwischen Stralsund und Altefähr der Strelasund per Fährschiff (FS) überquert werden. →



Karte: DB AG

Der in dieser Karte von 2001 markierte „Sassnitz Fährhafen" ist das neue Mukran, Saßnitz (Stadt) ist jetzt Endbahnhof.



Der Blick auf den Hafen Anfang der 1970er-Jahre zeigt, dass der Pkw-Verkehr zunehmend eine dominierende Größe wurde.



Als in den 1990er-Jahren der Fährhafen in Mukran wesentlich erweitert wurde, war damit das Ende für Saßnitz eingeleutet.

Zwar ruhte zwischen September 1944 und März 1948 der Fährverkehr, doch hatte sich das Transportaufkommen bis 1958 bereits auf 600000 Tonnen gesteigert (Vergleich: 1938 260000 Tonnen, 1949 120000 Tonnen). So mussten in den Jahren 1957 bis 1959 die Hafenanlagen vollständig erneuert, die Hafenbecken ausgebaggert und die Kaimauern verstärkt werden. 1958/59 entstand das moderne, gläserne Terminal mit der Autorampe, und mit dem FS „Trelleborg" und 1960 der „Sassnitz" nahm eine neue Generation von Fährschiffen den Dienst auf.

Trotz des Eisernen Vorhanges stiegen die Reisendenzahlen und die Güterverkehrsmenge stetig. Nicht nur der eingangs erwähnte Transitverkehr, an dem die DR auch ganz gut verdiente, sorgte für volle Fährschiffe. Zwar ließ sich auch das Königreich Schweden mit der Anerkennung der DDR als zweiten deutschen Staat viel Zeit, doch die Wirtschaftsbeziehungen entwickelten sich ganz beachtlich.

Neue Fährschiffe wurden gebaut. So folgten für die DR die FS „Stubbenkammer", „Rügen" und „Rostock" zwischen 1971 und 1977, die schwedische „Statens Järnvägar" (SJ) nahmen 1966 mit der „Skane" und 1973 mit den FS „Svealand" und „Gotaland" ebenfalls drei neue Fährschiffe in Betrieb. Da sich die Transporte zunehmend auf Lkw verlagerten, wurden die „Skane" und die „Stubbenkammer" speziell dafür hergerichtet und eingesetzt.

Eine neue Zeit brach auf Rügen an, als Anfang der 1980er-Jahre mit dem Bau des Fährhafens in Mukran begonnen wurde (siehe Kasten nebenan). Er ging 1986 in Betrieb und schien für den Fährhafen in Saßnitz zunächst keine Folgen zu haben.

Wende und Wiedervereinigung hatten auf die beiden Rüganer Fährhäfen in Saßnitz und Mukran erhebliche Auswirkungen. Während insbesondere die Zahl der Reisenden sprunghaft anstieg und die Linie Saßnitz – Trelleborg auch im Güterverkehr hohe Erträge einfuhr, brach der Trajektverkehr Mukran – Baltikum fast zusammen.

Da die Fähr- und Bahnhofsanlagen in Saßnitz räumlich beengt und mit der steil und im Bogen geführten Anschlussbahn nur schwierig zu bedienen waren, kamen die



Fotos (2): F. Witt

Der „Fährhafen Sassnitz" – in Mukran

Der heutige, gut drei Kilometer südlich vom alten Fährhafen befindliche Ostseehafen Mukran heißt offiziell „Fährhafen Sassnitz" – weil sich Saßnitz als Name etabliert hat und der Ort Mukran zur Stadt Saßnitz gehört. Seine Entstehung verdankt er maßgeblich dem Interesse der UdSSR, den Güterverkehr mit der DDR unter Umgehung Polens, das als politisch unzuverlässig galt, zu organisieren. Wie in Mukran entstand im litauischen Klaipeda (Memel) eine doppelstöckige Gleisrampe, die maximalen Umschlag gewährleistete. Das Umspuren erfolgte auf Geheiß der UdSSR in Mukran, die sechs Fähren hatten Breitspurgleise. Heute ist ein Schiff, die „Vilnius", zwischen Rügen und dem Baltikum im Einsatz; die Breitspurgleise sind schon lange nicht mehr voll belegt.



Heute typisch sind wartende E-Loks für den Nachtzug Malmö – Berlin oder für Güterzüge.



Der Skandinavienkai in Mukran ging 1998 in Betrieb und ist bedeutender Teil des Hafens.

Fotos (2): hb

„Deutsche Fährgesellschaft Ostsee“ (DFO), die 1998 in Scandlines aufging, das Land Mecklenburg-Vorpommern und die Stadt Saßnitz überein, das topografisch wesentlich günstiger gelegene Gelände in Mukran zum leistungsfähigen Ostseehafen auszubauen. Mit EU-Fördergeldern entstanden ein neues Terminal und großzügig angelegte Straßen. Normalspurige Gleise führen nun ebenso zum Hafen wie die Breitspurgleise von 1986.



Der erste Hafenbahnhof bestand von 1892 bis 1909. Hier wurden Güter und Postsendungen umgeladen und Reisende stiegen um.

Foto: Slg. Schulz

Im Jahre 1998 kam das Ende für den alten Fährhafen. Das Gelände nennt sich heute Stadthafen. Doch außer ein paar Ausflugschiffen legen nur Fischkutter und Segelboote an. Im ehemaligen Terminal mit seiner Glasarchitektur befindet sich ein Museum für Unterwasserarchäologie, ein paar Schritte weiter bietet das Fischerei- und Hafenmuseum Einblicke in die Geschichte. Die Gleise sind hingegen fast alle verschwunden.

Stattdessen soll sich bald ein neues Wahrzeichen von der Stadt hin zum alten Hafen schwingen: Eine 243 Meter lange Hängebrücke für Fußgänger soll 2007 fertig sein.

Henning Bösherz

Dieses Foto um 1972 hätte Ärger bringen können: Hafen und Bahnhof waren Sperrgebiet und nur mit Auftrag zu betreten!



An MEB-Verlag, „Leserbriefe“
Biberacher Str. 94
D-88339 Bad Waldsee

E-Mail: *redaktion@modelleisenbahner.de*

Wir freuen uns, wenn Sie uns Ihre Meinung schreiben, Ihre Wünsche ebenso wie Ihre Kritik. Bei der Vielzahl der Einsendungen können wir leider nicht immer alle Briefe persönlich beantworten oder veröffentlichen. Aus Platzgründen kann es auch zu Kürzungen kommen, dafür bitten wir um Verständnis.

Nachruf

Betrifft: Der Nestor baut nicht mehr, Heft 8/2006

Olaf Herfens Leben stand ganz im Zeichen der großen und kleinen Eisenbahn. Mit seiner Tätigkeit als Chefkonstrukteur im VEB Strömungsmaschinenwerk Dresden war er maßgeblich an der Entwicklung von Diesellokomotiven für die Deutsche Reichsbahn beteiligt. Die Strömungsgetriebe der V 100 und V 180 tragen seine Handschrift. Seit Anfang der 60er-Jahre war er Mitglied in der AG 3/4 Meißen und Gründungsmitglied des DMV. Mit den Meißner Modellbahnfreunden war er auf zahlreichen Modellbahnausstellungen im In- und Ausland unterwegs. Wesentlichen Anteil hatte er an der Planung und Gestaltung der großen Meißner Clubanlage. Das im DMV bereits in den 70er-Jahren entstandene standardisierte Modellbahnsystem SMBS, heute Modulsystem genannt, entwickelte er maßgeblich mit. Später Mitglied in der SMV und im BDEF, ist es seiner Arbeit zu verdanken, dass die beiden Dachverbände heute eine konstruktive Zusammenarbeit pflegen. Sicherlich ungewollt, hat sich Olaf auf der Meißner Clubanlage ein Denkmal gesetzt. Das von ihm geschaffene Modell der Müngstener Brücke wird alle Modelleisenbahner und Freunde an das verbindende Schaffen von Olaf Herfen erinnern.

Sächsische Modellbahner-Vereinigung (SMV) und AG 3/4 Modellbahn Meißen

Homepage fehlt

Betrifft: Zukunfts-Welten, Heft 8/2006

Mit großer Spannung habe ich auf die Ausgabe mit dem Artikel über die Railworld Gera gewartet. Ein sehr interessanter Beitrag, er hätte jedoch etwas ausführlicher sein können. Wünschenswert wäre der Hinweis auf die Internetseite des Fördervereins. Für alle, die ihn noch nicht haben, hier noch mal der Link: www.foerderverein-railworld-gera.de.

Thomas Postier, Per E-Mail

Übersicht fehlt

Betrifft: Die Tram kommt, Modellbahnschule Nr. 14

Wenn ich davon ausgehe, dass die Nr. 14 der Modellbahnschule nicht nur „alte Hasen“ aus dem Bereich der Modellstraßenbahn ansprechen soll, sondern auch Neueinsteiger, vermisse ich eine Marktübersicht der Hersteller für Straßenbahnmodelle allgemein. Auf Seite 29 ist die Firma Fröwis mit einer unrichtigen Anschrift angegeben. Die richtige lautet: Wunderwaldstraße 9, 13583 Berlin-Spandau, Tel. (030) 3725009. Abgesehen davon: Die Nr. 14 ist nett und ansprechend gestaltet.

Wolfgang Hellmuth Busch, 25563 Wrist i. Holst.

Tempo-Wahn

Betrifft: Bahnwelt aktuell/Zwischenhalt, Heft 7/2006

Auf Seite 6 bemängeln Sie, dass in Mecklenburg-Vorpommern die Strecke Neubrandenburg – Stralsund nur für 120 km/h ausgebaut wird. Was ist mit dem Geschwindigkeitswahn? In unserem Lande, ich bin Niederländer, baut man eine Hochgeschwindigkeitsstrecke, ausgelegt für 300 km/h. Höchstens die Hälfte der Strecke, und das nicht mal an einem Stück, kann man 300 km/h fahren, und dies alles zu einem Preis von 6 Milliarden Euro. Eine hohe Geschwindigkeit bringt nur etwas, wenn diese über große Entfernungen dauerhaft gefahren wird. Und wenn dies nicht der Fall ist, ist schnell fahren eine Kraftstoffverschwendung der obersten Stufe.

A. Bouman, NL-2405 Alphen a. d. Rijn

Anmerkung der Redaktion: Unsere Kurzmeldung zitierte den Fahrgastverband Pro Bahn, Landesverband Mecklenburg-Vorpommern. Dieser kritisierte, dass die Strecke nur für 120 und nicht für 140 oder 160 km/h ausgebaut werden soll.

Ausverkauf?

Betrifft: Bahnwelt aktuell/Zwischenhalt, Heft 8/2006

In Ihrem Heft 5 berichten Sie in den höchsten Lobeshymnen, dass das Werk AW Dessau nun fest im Sattel sitzt. Im Heft 7 schreibt Herr Dettner in „Bahnpost“, dies ist dem AW Dessau nur deshalb gelungen, weil man die Konkurrenz in Deutschland aus dem Wege geräumt hat. Nun muss ich in Heft 8 lesen, dass hinter dem Werk Dessau die russische Transmasch-Holding steht. Sie hätten besser daran getan, zu berichten, wie der deutsche Facharbeiter bei diesen Aktionen hinters Licht geführt wird.

Dirk Real, 42329 Wuppertal

Anmerkung der Redaktion: Die Kurzmeldung in Heft 8 bezog sich auf die Fahrzeugtechnik Dessau AG und nicht auf das DB-Werk. Die Fahrzeugtechnik Dessau AG ging aus dem Waggonbau Dessau hervor und produziert Schienenfahrzeuge und Teilsysteme. Der MEB hatte nicht ganz korrekt von „Fahrzeugwerke Dessau AG“ geschrieben und so ungewollt für Verwirrung gesorgt. Dafür bitten wir um Entschuldigung.

Vive la France

Betrifft: Gekonnte Vorbild-Adaptionen, Heft 8/2006

Ich bin ein großer Fan der französischen Eisenbahnen. Deswegen habe ich mich über die Vorstellung der beiden AMFC-Anlagen gefreut. Meiner Meinung nach kommt das Thema Frankreich in Vorbild und Modell zu kurz – zu Unrecht. Der Vorbildbetrieb ist in Frankreich (noch) abwechslungsreicher als bei uns. Bedingt durch das viel kleinere Modellangebot wird vieles in Kleinserie verwirklicht oder selbst gebastelt. Deswegen ist das Niveau französischer Modellbahnanlagen meist sehr hoch.

Udo Schneider, Hanau, per E-Mail

Ort verlegt?

Betrifft: Glückszahl 13, Heft 7/2006

Liebe Redaktion, mit diesem Artikel habt Ihr mir eine Riesenfreude gemacht. Ich bin als Schüler eine Zeit täglich mit den GDT gefahren, da werden Erinnerungen wach. Nur die Bilderklärung zum Großbild Seite 32/33 kann so nicht stimmen: Zwar fließt die Ilmenau durch (damals noch) Bevensen. Auch die DB-Nord-Süd-Strecke hat einen Bahnhof Bad Bevensen. Aber auf dem Bild ist doch wohl eine eingleisige Strecke der OHE? Die gab es aber dort zu keiner Zeit. Ich würde mich über eine Aufklärung freuen!

Wolfgang Rawiel, 27632 Dorum

Anmerkung der Redaktion: Unser Leser hat Recht. Das Bild zeigt die Brücke an der OHE-Strecke bei Eversen.

www.eisenbahnmuseumgramzow.de

Kleinod in der Uckermark

Im Juni 1996 eröffnete das Klein- und Privatbahnmuseum in Gramzow. Die Homepage dokumentiert Status und Projekte.

■ Die derzeit bekannteste Person, die in der Uckermark geboren wurde, ist die Bundeskanzlerin. Doch soll uns Dr. Angela Merkel hier nicht weiter aufhalten. Nehmen wir lieber eine virtuelle Eintrittskarte und besuchen online das „Brandenburgische Museum für Klein- und Privatbahnen" in Gramzow. Es trug im Laufe der Zeit über 40 Fahrzeuge in seiner Sammlung zusammen. Die Homepage macht knapp mit Anliegen und Geschichte des Museums vertraut. Die Anfahrt ist für Autofahrer gut erklärt, überzeugte Bahnfahrer und ÖPNV-Benutzer müssen hier ihren Spürsinn schärfen. Man findet das Notwendige wie Öffnungszeiten und Fahrtage für Führerstandsmitfahrten. Nicht nur der Bahnhof, auch angrenzende ehemalige Kleinbahnstrecken sollen in den Museumsbetrieb künftig einbezogen werden. Schade ist, dass sich die Homepage mit Fotos sehr zurückhält, kein Gästebuch anbietet und auf dem heimischen Rechner aktuellste Internetsoftware voraussetzt. Und statt der Vereinssatzung, komplett abgedruckt, täte etwas mehr offenes Zugehen auf Interessenten gut!

www.zoje.de

Von ZOJE, SOEG und IVZS

Tradition verpflichtet, sagt sich der Interessenverband Zittauer Schmalspurbahnen und präsentiert sein Wirken auch online.

■ Zur Erklärung für neue und junge MEB-Leser: ZOJE war die Zittau-Oybin-Jonsdorfer Eisenbahn, der Volksmund verballhornte die Abkürzung gern mit „Zug ohne jegliche Eile". SOEG ist die Sächsisch-Oberlausitzer Eisenbahn-Gesellschaft, die 1996 gegründet wurde und heute den Betrieb führt, und IVZS ist besagter Interessenverband. Ohne das Engagement der SOEG gering zu schätzen (siehe unser Beitrag auf den Seiten 28/29), rundet das Wirken ehrenamtlicher Vereine das Gesamtbild einer Schmalspurbahn als Kulturgut erst richtig ab. Und mit dem historischen Fahrzeugpark, einem kleinen Museum in Oybin und beispielsweise einer AG Grubenbahn bietet der IVZS mehr, als man vermuten möchte! Über all das kann man sich informieren, man kann im Archiv die Entwicklung der letzten Jahre verfolgen und etliche Fotomotive genießen. Natürlich finden sich die Termine für Sonderfahrten und die Öffnungszeiten des Museums. Ein guter Service ist der Link zur SOEG, die seit einiger Zeit eine Webcam in Bertsdorf (http://www.kvg-zittau.de/picwcbert/image_big.jpg) installiert hat. Leichte Schwächen zeigt die ZOJE-Site in der Rechtschreibung.

www.groupiemebtron.de



Jetzt auch im Netz

Peter Grundmann und seine Digital-Steuerung sind online.

■ Die PC-Steuerung, die Peter Grundmann für alle Modellbahner, die ihren Lokomotivpark nicht mit Decodern ausrüsten wollen oder können, entwickelte, wurde vor wenigen Jahren ausführlich und in mehreren Teilen in unserem Heft vorgestellt. Bis heute hat sie wenig von ihrer Aktualität für diesen Kundenkreis verloren, denn die Vorteile von Grundmanns Ansatz liegen auf der Hand: Einen handelsüblichen PC hat heutzutage beinahe jeder Haushalt und diese Steuerung kostet nur einen Bruchteil dessen, was fertige Komponenten der einschlägigen Hersteller kosten würden. Allerdings ist ein wenig Erfahrung mit elektronischen Schaltungen sowie dem Lötkolben nötig und Zeit. Grundmanns Homepage erläutert dem Interessierten genau alle Voraussetzungen und die Möglichkeiten, die diese Digitalsteuerung bietet. Und wer sich dann für dieses System entscheidet, kann kostenlos alle Pläne und die Software runterladen. Fairer geht's nicht.



Grundlegend

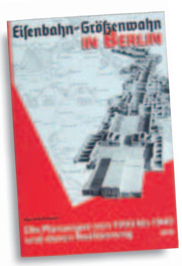
Andreas Steimel: Elektrische Triebfahrzeuge und ihre Energieversorgung. Oldenbourg Industrieverlag, München 2006. ISBN 3-486-63090-3, 368 Seiten; Preis: 39 Euro.

■ Wie eine Lokomotive funktioniert, ist im Prinzip vergleichsweise einfach, im Detail jedoch hochkompliziert. Das gilt im Speziellen für elektrische Triebfahrzeuge, denn es ist keineswegs trivial, ob die Lok mit Gleich- oder Wechselspannung gespeist wird. Der Autor, Professor Dr. Ing. Andreas Steimel, ist Inhaber des Lehrstuhls für elektrische Energietechnik und Leistungselektronik an der Ruhr-Uni Bochum und kennt das Thema aus dem Effeff aus. Steimels Werk ist nicht als kurzweilige U-Bahn-Lektüre für den Weg zur Arbeit geschrieben, es richtet sich eigentlich an Studenten und Ingenieure. Leser, denen im Leben jedoch schon einmal Wechselstromkreise und Schaltbilder im Studium, in der Ausbildung oder zumindest im Physikleistungskurs begegneten, können mit dem Buch schon einiges anfangen. Nach einer Einführung in die Zugförderungsmechanik werden ausführlich die verschiedenen Fahrmotoren und ihre jeweilige Steuerung dargestellt. Weitere Kapitel beschäftigen sich mit diversen Fahrzeugtypen. Die letzten 50 Seiten des Buches behandeln die Stromversorgung elektrischer Bahnen und Netzrückwirkungen. Das Buch ist bis zur letzten Seite ein Lehrbuch, dennoch gelingt es Steimel, seine Leser bei der Stange zu halten. Lobenswert ist das vergleichsweise lockere Layout, die Seiten sind glücklicherweise nicht bis auf den letzten Quadratzentimeter bedruckt. Zahlreiche Grafiken und Bilder unterstützen die Verständlichkeit. *al*

● ***Fazit: Empfehlenswert bei ausreichenden Vorkenntnissen***

Bahn-Wahn Germania

Bernd Kuhlmann: Eisenbahn-Größenwahn in Berlin. GVE, Berlin 2005. ISBN 3-89218-093-8, 140 Seiten, 130 Sw-Abb.; Preis: 12,80 Euro.



■ Adolf Hitler wollte eine „Welthauptstadt Germania" und beauftragte Albert Speer mit den Planungen. Die Eisenbahnanlagen wären radikal umgestaltet worden. Von diesen Plänen und teilweisen Realisierungen berichtet die Neuauflage des Buches von 1996. Wichtige Neuerung ist eine Planungsgeschichte für den Südbahnhof, außerdem wurden alle Kapitel überarbeitet, insbesondere wurde auf den jüngsten Forschungsstand Bezug genommen. Auch im Hinblick auf Berlins neue Bahnanlagen ist das Buch eine passende Lektüre! *hb*

● ***Fazit: Gute und faktenreiche Dokumentation***

Jubiläumsbroschüre

Jacobi u.a.: 125 Jahre Schmalspurbahnen in Sachsen. Foto & Verlag Jacobi, Fraureuth 2006. ISBN 3-937228-22-5, 64 S., 104 Abb.; 12 Euro.



■ So stellt man sich eine essentielle Abhandlung über alle jemals im Freistaat Sachsen bestehenden Schmalspurstrecken vor! Diese A4-Broschüre zum Jubiläum stellt nicht nur die Strecken im Einzelnen in gehaltvollen Texten vor. Wo heute Vereine aktiv sind, werden diese und ihr Wirken ebenso präsentiert. Hinzu kommt eine sehr gute Auswahl historischer und aktueller Fotos. Die Repro-Karte bietet raschen Überblick und hat eine gute Druckqualität. Und: Es wird nicht vergessen, darauf hinzuweisen, dass die Vereine gern jede Art von Unterstützung sehen. Mehr Inhalt geht nicht. *hb*

● ***Fazit: Sehr gute, interessante Kurzdarstellung***

Außerdem erschienen

Tram-Reprint

Autorenkollektiv: Straßenbahn-Archiv DDR, Berlin und Umgebung. Transpress-Reprint, Stuttgart 2005. ISBN 3-613-71206-7, 356 Seiten, über 400 Farb- und Sw-Abb.; Preis: 19,90 Euro.

Über die Qualität und den Gehalt der in der DDR erschienenen Straßenbahn-Archive braucht man nicht viele Worte zu verlieren, und da insbesondere die historischen Abhandlungen volle Gültigkeit haben, hat Transpress die Erstauflage von 1987 unverändert editiert. Mehr als in diesem Kompendium ist kaum zu leisten, auch andere Bände werden neu aufgelegt.

● **Verdiente Wiederauflage, bis heute nicht übertroffen**

Schräg rauf in Heidelberg

HVV (Hrsg.): Die Heidelberger Bergbahnen. Verlag Regionalkultur (Tel. 07251/69723, www.verlag-regionalkultur.de). ISBN: 3-89735-458-6, 180 S., 325 Farb- und Sw-Abb.; 19,90 Euro

Mancher wird bei seinem Heidelberg-Besuch die Standseilbahnen benutzt haben, um zum Schloss oder zum Königstuhl zu gelangen. Das Buch illustriert die Geschichte dieser besonderen Bergbahnen und gibt detaillierte Einblicke in die Technik. Auch Begebenheiten aus dem nun schon fast 100 Jahre währenden Dienst der beiden Bahnen werden geschildert.

● **Schönes Buch über seltene Technik**

Umfangreich

David Ross: Die internationale Enzyklopädie Züge und Lokomotiven. Transpress-Verlag, Stuttgart 2005. ISBN 3-613-71266-0, 544 Seiten, 900 Abbildungen; Preis: 49,90 Euro.

Wer braucht so ein Buch? Alle Eisenbahnfreunde, deren Interesse für Lokomotiven nicht an den deutschen Landesgrenzen endet. Über 900 Lokomotiven (mit leicht angelsächsischer Schlagseite) werden in diesem Werk kurz und prägnant in Wort und Bild präsentiert.

● **Kurzweilige Reise in die Welt der Lokomotiven**



Hoch über dem Teich steht die Sonne fast im Zenit und zaubert Lichtreflexe auf die sich nur wenig kräuselnde Wasseroberfläche.

Ein Astloch regt gewöhnlich zum Durchgucken an. Für Michael Robert Gauß allerdings war es die Inspiration zur erfrischenden Mini-Dioramagestaltung.

Spontan-TEICH



Zehn Zentimeter breit, 18 lang: Bei solch einem Mini-Diorama ist´s ein Spaßfaktor, sich in möglichst vielen Details zu erproben.

Dieses zauberhafte Mini-Schaustück der Baugröße H0 basiert auf einem nur 18 mal 10 Zentimeter kleinen Sperrholz-Reststück.

Wo ein Wille, da ist auch immer ein Weg: Wen trotz extrem eingeengter Raumverhältnisse oder von Erkältungsviren umnebelten „Döskopps" die Lust auf Modellbau packt, der sollte sich ruhig einmal auf das spannende Abenteuer Superdetail einlassen. Es lohnt sich! Der Bau eines Miniatur-Dioramas macht Spaß und lässt sich in bequemer Körperhaltung sogar am Schreibtisch bewerkstelligen.

Ein Stück Sperrholz, etwas Styropor- oder Hartschaummaterial, Reste von Grasmatten und diversen Streumaterialien, Farbe sowie etwas Leim: Mehr ist im Grunde zum Aufbau eines solchen Kleinods nicht nötig. Kein Wunder, denn die Grundidee stammt von Marliese Gehringer, Lehrerin von Beruf und kreativ denkende Vorsitzende des Modellbahnteams Blaufelden. Was sich aber selbst von Kinderhänden spielend leicht bewerkstelligen lässt, inspiriert den fortgeschrittenen Modellbauer zu neuen Perspektiven: Ein bisher kaum da gewesener Detaillierungsgrad soll angestrebt werden, da man sich angesichts dieser kleinen Grundabmessungen ja einmal seelenruhig in die Umsetzung winzigster Feinstrukturen des Maßstabs 1:87 versenken darf. Um die eigene Akribie nicht zum Wahnsinn ausarten zu lassen, werden derartige Extrem-Details auf größeren Dioramen oder Anlagen (vernünftigerweise) ja zumeist ignoriert.

In unserem Fall entstand der Gartenteich auf dem Diorama ganz spontan aus einem bereits zufällig im Holzuntergrund vorhandenen Astloch. Der leicht diagonal verlaufende Feldweg wurde hingegen extra mittels zehn Millimeter starken Styropors erhöht, die Böschung im Styropor mit dem Bastelmesser schräg angeschnitten. Zur Verklebung eignet sich herkömmlicher Weißleim bestens. Im Patchwork-Verfahren werden sodann sämtliche Grünflächen mit Resten diverser Grasmatten zum Leben erweckt. Das Krepppapier der Grasmatten ersetzt zudem eine Verspachtelung der Flächen und →





Knackig frisch: Verblüffend realistisch wirken die Salatköpfe, die aus geknüllter Aluminiumfolie, mit matter grüner Acrylfarbe bestrichen, bestehen.

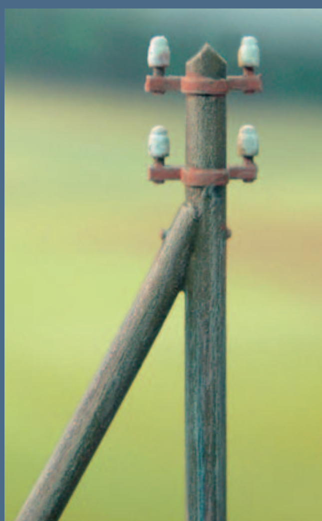
dient – in Verbindung mit einer satten Leimschicht – sogar als stabilisierende Landschaftshaut über dem Styropor. Auf akkurate Stöße zwischen den so gepuzzelten Grasmatten-Stückchen sollte geachtet werden. Dennoch können gegebenenfalls unsaubere Kanten natürlich jederzeit mittels feiner Schaumstoffflocken getarnt werden. Mit dieser erste Unkräuter imitierenden Tätigkeit beginnt dann allmählich auch die eigentliche Feingestaltung.

Der Feldweg erhält seine Fahrspuren mittels feinen Quarzsandes und diverser als „Splitt" bezeichneter Gesteinsmehl-Erzeugnisse des Anbieters Asoa. Geklebt wird hier in der herkömmlichen Methode mit Weißleimwasser. Humusreiches Erdreich entsteht am besten aus getrocknetem Kaffeesatz, knackig frische Salatköpfe entstehen aus mit grüner Acrylmattfarbe eingestrichenen Aluminiumfolien-Bällchen. Ein Zaun mit unregelmäßiger Lattenstruktur wird unter Verwendung zuvor mittels Skalpell und Stahllineal zugeschnittenen Eichenholzfurniers zusammengeleimt. Ein sich lohnendes Geduldsspiel, das aber nach paralleler Fixierung der langen Querlatten mittels Klebestreifen auf einem Kunststoffuntergrund dennoch recht flott gelingt!

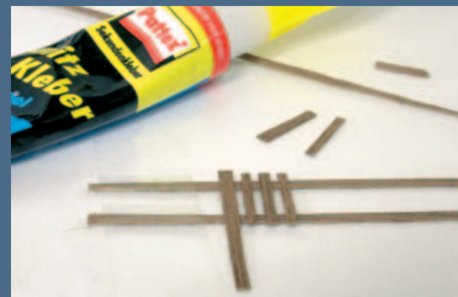
Das Gewässer erhielt aufgrund des rauen Holzuntergrunds zusätzlich noch eine eingeleimte glatte Pappeinlage, welche dann mit Acrylfarben bläulich-dunkelgrün nuanciert getönt und abschließend mit hochglänzendem Gemälde-Schlussfirnis versiegelt wurde. Die eigentliche Herausforderung beginnt dann mit jener Erfahrung, Gefühl für feinste Details zu entwickeln. So gestaltet sich das Setzen einzelner Pflanzen aus Schaumstoffflocken sowie winziger Steinchen mittels Pinzette als wahres Erlebnis. Geklebt wird hier mit einer 1:1-Mischung aus erdbrauner Dispersions-Abtönfarbe und reinem Holzleim, was die auf manchen Anlagen leider deutlich sichtbaren hässlich glänzenden Klebestellen gänzlich vermeidet.

Zur Nachbildung von Schilfgras eignet sich Dichtungshanf aus der Sanitärabteilung des Baumarkts vortrefflich. Das ansonsten verwendete superfeine Buschwerk der Eliteklasse ist bei Claudia Wendel (www.modellbaumbau.de) im fränkischen Oberreichenbach erhältlich, der Strommast entstand aus einem aufwendig bemalten und gealterten Auhagen-Telegrafenmast.

Michael Robert Gauß



Aufwendig bemalt und gealtert: Der Auhagen-Telegrafenmast ist kaum noch wiederzuerkennen.



Aus Eichenholzfurnier entsteht der rustikale Lattenzaun mit leicht ungleichmäßiger Struktur.



Dichtungshanf aus dem Installateurbedarf eignet sich zur Herstellung von Modellschilf.



Fotos: Gauß

Wer will hier wohl wen vertreiben? Als willkommene Abkühlung an diesem Hochsommertag ist der Teich für Mensch und Tier attraktiv.

1



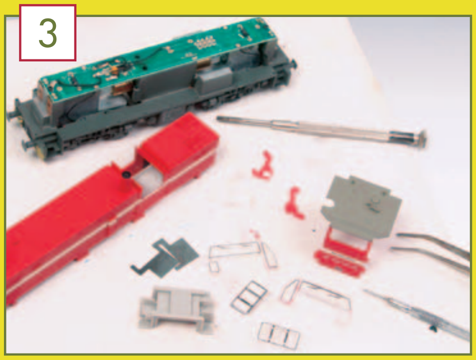
Am besten als Basismodell geeignet ist die SBB-Version der DE 1002 von Liliput.

2



Mit Hilfe eines kleinen Schraubendrehers wird die Inneneinrichtung des Führerstandes entfernt.

3



Das Gehäuse wird in seine Bauteile zerlegt.

4



Die Pufferträger werden ebenso demontiert.

5



Mit einem Borstenpinsel wird Verdünnung auf die abzulösenden Beschriftungs-Elemente aufgetragen.

6



Nach kurzer Einwirkzeit beginnt sich die alte Beschriftung langsam zu wellen und zu lösen.

Die Neulackierung eines Fahrzeuges oder neue Eigentumsmerkmale per Abreibebeschriftung anzubringen, ist kein Hexenwerk.

Abreibung gefällig?

Was tun, wenn man ein bestimmtes Fahrzeug im Modell sein Eigen nennen möchte, es von diesem aber bislang keine Beschriftungsvariante im Handel gibt? Die Umlackierung und -beschriftung eines Großserienmodells ist ein gangbarer Weg zu einer individuellen Miniatur.

Die Osthannoverschen Eisenbahnen (OHE) setzen im Güterzugverkehr die bekannten Diesellokomotiven vom Typ MaK G 1202 BB ein. Von diesen gibt es bislang kein Serienmodell in 1:87, wohl aber von



der ähnlichen DE 1002, die Liliput derzeit in mehreren Beschriftungsvarianten im Programm führt. Die Liliput-SBB-Lok (Art.-Nr. L102404) dient als Basis für die farbliche Umgestaltung.

Zunächst demontiert man die Lok. Dabei trennt man zunächst den nur eingerasteten Aufbau vom Fahrwerk und löst das Führerhaus von den Vorbauten. Es folgt die Demontage der Fenstereinsätze und der Lichtleiter. Am Fahrgestell werden noch die Puffer und deren Trägerelemente abgezogen. Für diese und alle folgenden Arbeiten ist ein sauberer Arbeitsplatz von großer Wichtigkeit.

Hat man die Lok auseinandergenommen, kann man an den Abwasch der alten Beschriftung gehen. Dieser Arbeitsschritt ist für die Qualität des Endergebnisses von großer Bedeutung, damit hinterher nicht die ursprüngliche Beschriftung unter dem Neulack zu sehen ist. Darum trägt man mit einem kurzborstigen Pinsel vorsichtig eine handelsübliche Verdünnung auf die zu entfernenden Beschriftungs- und Zierelemente auf. Die Wahl des Verdünners ist allerdings je nach Modell und Hersteller unterschiedlich und muss unbedingt vor jedem Abwaschvorgang an einer möglichst unauffälligen Stelle auf Verträglichkeit mit dem Basislack und Kunststoff des Modells geprüft werden. Der Verdünnerauftrag darf maximal zwei Mal erfolgen, damit die Grundlackschichten nicht zu stark angegriffen oder gar zerstört werden.

Mit Verdünnung geht es den alten Anschriften an den Kragen

Nach einer kurzen Einwirkzeit beginnt sich die obere Beschriftungs-Lackschicht zu wellen und partiell aufzulösen. Zu deren Entfernung vom Modell eignen sich gut eine Luftdruckpistole und ein kleiner Borstenpinsel. Kleine verbliebene Lackreste können mit einer Pinzette und einem spitzen Skalpell vorsichtig entfernt werden.

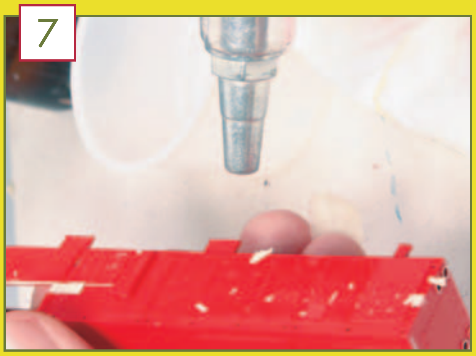
Anschließend sollte man die behandelten Gehäuseteile mindestens zwei Tage ruhen lassen, damit der Verdünner ablüften kann und die angeweichten Basislackschichten wieder vollständig aushärten.

Die Grundlage einer jeden gelungenen Lackierung ist eine gute Grundierung. Nur so hält der später aufgetragene Decklack dauerhaft. Als Grundierung eignet sich →

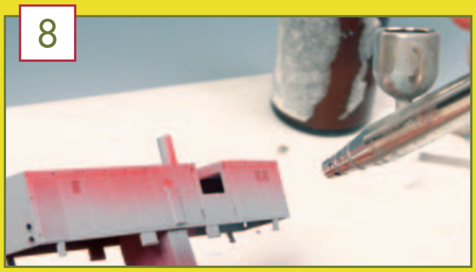


Wenn man ein paar Dinge beachtet, wirkt die neu lackierte und beschriftete OHE-Lok wie ein gutes Großserienmodell.

Foto: Markus Tiedtke



Die gelöste Beschriftung wird mit dem Reinigungs-Aufsatz einer Airbrushpistole weggeblasen.



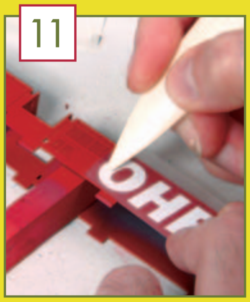
In gleichmäßigen Zügen wird die Grundierung aufgetragen.



Mit der Spritzpistole wird der neue rote Lack in mehreren Schichten nacheinander aufgetragen.



Für die Beschriftung eignen sich am besten Aufreibebögen, die man passend zurechtschneidet.



Mit einem Aufreibespatel werden die Schriftzüge vorsichtig und gleichmäßig auf das Modell aufgerieben.



Nach erfolgtem Aufreiben löst man die Trägerfolie vorsichtig mit einer Pinzette ab.



Die neue Beschriftung wird nun behutsam mit einer Fingerkuppe angedrückt und den Vertiefungen des Modells angepasst.



Nach dem Auftragen der Klarlackschicht und deren zweitägigem Durchtrocknen kann das Modell wieder komplettiert werden.



Auch die neu lackierten und beschrifteten Pufferträger werden wieder montiert.



Nun ist die Lok bereit für die Montage der beiliegenden Zurüstteile.

Fotos: D. Heckl

eine handelsübliche Lackiergrundierung. Für die Grundierung und alle folgenden Lackschichten gilt die Devise: Weniger ist mehr! So trägt man besser eine weniger deckende Lackschicht nach der anderen auf (drei bis vier Schichten sind nötig), als eine einzige, zu dicke. So vermeidet man unschöne Lacknasen oder Lackverläufe.

Um ein hervorragendes Lackierergebnis zu erzielen, sollte das Aufbringen sämtlicher Lackschichten mit einer Airbrush-Pistole erfolgen. Für den Lackiervorgang spießt man die Gehäuseteile auf Lackierhalterungen auf, die am zweckmäßigsten aus passend zugesägten Holzresten oder Dachlatten bestehen.

Auch die Grundierschichten sollte man mindestens einen Tag aushärten lassen. Dann folgt der eigentliche Farbauftrag analog der bei der Grundierung aufgezeigten Arbeitsschritte. Für das hier umlackierte OHE-Modell kann der Modellbahner beispielsweise die Revell-Farben SM 330 und SM 331 im Verhältnis 1:1 mischen. Dieser Farbmix wird nun in einem kleinen Glasbehälter mit der entsprechenden Menge Verdünner angemischt, um eine akzeptable Spritzviskosität zu erhalten. In diesem Falle bedeutet das: 1 ml 330 + 1 ml 331 + 2 ml Verdünner. Für den Überzug des kompletten Gehäuses der MaK-Lok mit drei dünnen Lackschichten werden in diesem Falle etwa 5 ml fertig gemischte Farbe benötigt. Vor den weiteren Arbeitsschritten muss das Modell erneut mindestens zwei Tage durchtrocknen.

Die durch Reibung erzeugte Wärme fixiert die Beschriftung

Als nächster Arbeitsschritt folgt die Beschriftung mit den typischen Schriftzügen und Emblemen der Bahnverwaltung. Für die Gestaltung von Einzelmodellen und Kleinstserien eignet sich am besten eine Aufreibebeschriftung, die ohne großen Aufwand von Jedermann auf das Modell aufgebracht werden kann. So wurde auch bei der MaK-Lok verfahren, die als Auftragsarbeit für den OHE-Shop (www.wiekra.de) entstand. Für andere Vorbildfahrzeuge und Bahnverwaltungen führen diverse Kleinserienanbieter entsprechende Aufreibebeschriftungen im Angebot.

Auch für das Aufbringen der Beschriftung ist eine saubere, staubfreie Oberfläche Grundvoraussetzung. Zunächst wird der Beschriftungsbogen mit einer Schere in die einzelnen Felder aufgeteilt. Anschließend kann das Anschriftenfeld auf den entsprechenden Bereich des Modells aufgelegt werden. Durch die transparente Trägerfolie ist eine passgenaue Platzierung und Ausrichtung auf der Modelloberfläche möglich. Ist die genaue Position gefunden, drückt man die Trägerfolie mit zwei Fingern auf das Modell, sodass sie beim anschließenden Aufreibevorgang nicht verrutschen kann.

Das Aufreiben erfolgt vorsichtig mit einem sanft gerundeten Aufreibespatel oder einem anderen abgerundetem Gegenstand (kein Kugelschreiber). Durch den Reibevorgang wird Wärme erzeugt, die die Klebeverbindung zwischen Aufreibeschrift und Trägerfolie löst und gleichzeitig die Klebewirkung auf der Unterseite der Schrift aktiviert. Zu starker Druck kann zu Beschädigungen der hauchdünnen Beschriftungselemente führen. Das Aufreiben muss gleichmäßig und durchgehend in einer Richtung erfolgen. Durch die Trägerfolie hindurch kann man aufgrund der unterschiedlichen Färbung sehr gut verfolgen, in welchen Bereichen sich die Beschriftung bereits von der Trägerfolie gelöst hat. Letztere kann nach der vollständigen Ablösung vorsichtig abgenommen werden. Auf diese Weise versieht man Schritt für Schritt das ganze Modell mit der entsprechenden neuen Beschriftung.

Sind alle Elemente aufgebracht, sollte man diese vor Beschädigungen schützen, da sie deutlich weniger abriebfest ist als die sonst an Großserienmodellen verwendeten Beschriftungen. Der beste Schutz besteht in einem Klarlacküberzug des kompletten Gehäuses. Auch dies erfolgt wieder mit der Spritzpistole.

Nach Austrocknen der Klarlackschicht setzte man das Modell wieder zusammen. Auch die in der Schachtel beiliegenden Zurüstteile können jetzt montiert werden. Beim gewählten SBB-Modell haben die Teile bereits die passende graue Farbe.

Dieter Heckl/yo

Kontakt

Wer sich solche oder ähnliche Umlackierungs- oder Beschriftungsvorgänge nicht zutraut, kann sich gerne an den Autor wenden, der Entsprechendes als Auftragsarbeit anbietet. Dieter Heckl, Weserstraße 15, 44807 Bochum, Tel.: (0234)503096, E-Mail: heckl.bochum@arcor.de. Auf ähnliche Weise entstand auch der auf dem Titelbild präsentierte OHE-Wagen als Einzelanfertigung.

AUS DER IDEENKISTE

Auf Draht

Es gestaltet sich schwierig, geeignetes Material für Freileitungen (Strom und Telefon) zu finden. Schmuckdraht bietet sich dafür an. Dieser Edelstahldraht besteht aus sieben, 19 oder 49 einzelnen Strängen, ist mit Durchmessern zwischen 0,25 und 0,60 mm erhältlich und trägt eine Kunststoff-Ummantelung. Er ist nahezu knickfest und trotzdem hoch flexibel, weich und spannungsfrei. Da der Draht sich nicht dehnt, kann man damit durchhängende Starkstrom-Freileitungen gestalten. Er lässt sich verknoten und verkleben (Sekundenkleber, UHU-Hart) und ist unwahrscheinlich reissfest (der dünnste Draht hält einer Belastung von 2,5 kg stand). Nähere Infos und Bezugsquellen gibt es beispielsweise unter: www.kit-schmuck.de oder www.griffin.de. *Rüdiger Prigge*

Teleskop-Reiniger

Gartenbahn-Gleise lassen sich dank ausziehbaren Stiels im Stehen säubern.

Dreck und Korrosion sind die natürlichen Feinde der Gartenbahn. Nach längeren Betriebspausen kommt man um eine gründliche Reinigung der Gleise nicht herum. Bei großen Anlagen lohnt sich die Anschaffung einer Schienenreinigungslok, bei kleineren ist Handarbeit angesagt. Auf den Knien um die Anlage rutschen muss aber nicht sein. Aus einem Handschleifer, einer Malerrolle, einem Teleskop-Stiel, einer Gewindestange M6 und vier M6-Muttern baut man ein Reinigungsgerät mit ausziehbarem Griff. Zunächst befestigt man den Handschleifer auf der Gewindestange. Dazu durchbohrt man den Griff des Handschleifers exakt waagerecht mit einem 7-mm-Bohrer. Dann führt man die Gewindestange hindurch und kontert die Muttern so, dass sich die Stange bewegen kann. Anschließend ist die Gewindestange vorsichtig im rechten Winkel abzubiegen. Zwei weitere Knicke in der Mitte der Stange sorgen dafür, dass sich der Griff später auf die Mitte des Handschleifers zeigt. Dann dreht man die Rollenaufnahme an der Malerrolle heraus und setzt die Gewindestange ein. Nach dem Aufspannen von feinem Schmirgelpapier kann die reinigung beginnen. Durch die Teleskopstange eignet sich der Reiniger auch für gerade Tunnelpartien.

Frank Gitschel

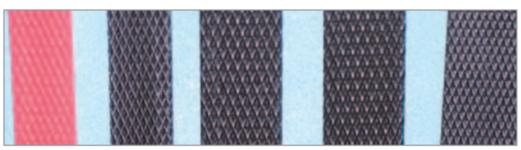
Foto: F. Gitschel



Langstieliger Reiniger im Einsatz.

Riffelblech

Alte Großbahn-Dieselloks erhalten eine Auffrischung.



Das robuste Packband ist eine preisgünstige Alternative zu geätzten Messingblechen.



Fotos (2): G. Renk

Wer wie der Verfasser ältere LGB-Dieselloks sein Eigen nennt, verspürt vielleicht den Wunsch, diese aufzuwerten. Beispielsweise fehlt die Anti-Rutsch-Struktur auf den Umläufen. Üblicherweise zum Verpacken von Paket-Sendungen genutztes Kunststoff-Band weist eine Struktur auf, die der von Riffelblechen ähnelt. Normalerweise genügt eine Breite von 15 mm, um einen Umlauf abzudecken. Die Verarbeitung ist mit Haushaltsschere und Sekundenkleber denkbar einfach. *Gerhard Renk*

Tropfenweise

Mit einer Stecknadel lässt sich Farbe dosieren.

Wenn man beispielsweise Gummistopper an Reisezugwagen-Türen oder Scheinwerfer an Autos farblich abheben will, kann man eine Stecknadel zum Farbauftrag verwenden. Im Gegensatz zum Pinsel verbiegt sie sich nicht und nimmt immer nur eine definierte Menge Farbe auf. Man wischt nach jeder Benutzung die Nadel ab, nimmt frische Farbe auf und tupft sie senkrecht auf. Die Farbe sollte eher dickflüssig sein, damit Hohlformen wie Scheinwerfer ausgefüllt werden, beziehungsweise der Lack nicht von erhöhten Partien wie beispielsweise Gummistoppern herunterläuft.

Wolfgang Loidol

Foto: W. Loidol



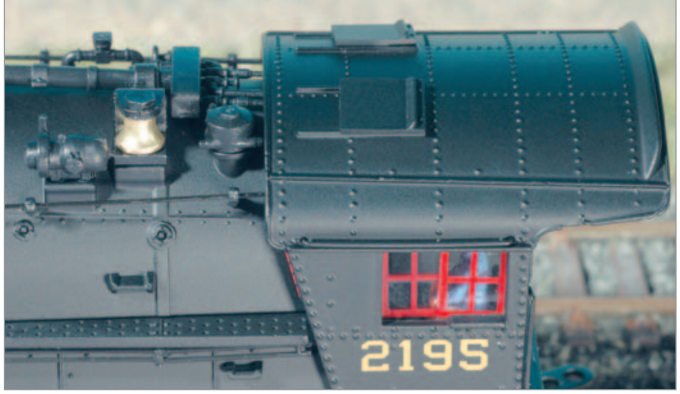
Exakte Dosierung für punktgenaues Ergebnis.

Gutes Geld für Ihren Tipp



Kennen Sie einen praxiserprobten Tipp oder einen guten Trick für den Modellbahnbau? Dann schicken Sie ihn uns als E-Mail oder per Post – jeder veröffentlichte Tipp wird mit 13 Euro honoriert. Wenn Sie ein druckbares Foto (ideal sind ein gutes Digitalbild oder Dia, auch ein kontrastreicher Papierabzug eignet sich; unbrauchbar sind Polaroidfotos) mitsenden, honorieren wir das mit weiteren 25 Euro. Wir bitten um Verständnis dafür, dass Eingangsbestätigungen nicht verschickt werden können. Bitte geben Sie für Rückfragen Ihre Telefonnummer oder E-Mail-Adresse an. Rücksendungen erfolgen nur auf Wunsch und mit beigelegtem, frankierten Rückumschlag.

Die Adresse:
MEB-Verlag GmbH
MODELLEISENBAHNER
Stichwort: Basteltipps
Biberacher Str. 94
88339 Bad Waldsee
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de



Zahlreiche separat angesetzte Armaturen findet man am Kes-sel-scheitel. Die Nieten waren auch beim Vorbild so kräftig.

Steckbrief

- V_{max} bei Fs. 28 192 km/h
- V_{max} Vorbild (80 km/h) in Fs. 18
- Auslauf aus V_{max} 441 mm
- Auslauf aus 80 km/h 203 mm
- Anfahren (Fs. 1) 2 km/h
- Anfahren analog: (6,5 V) 8 km/h
- Zugkraft Ebene 93 g
- Zugkraft Steigung 3% 61 g
- Hersteller: Precision Craft Models, Decoder ESU
- ***Nenngröße, Spur:*** H0/16,5 mm
- Katalog-Nr. 015
- ***Andere Ausführungen:*** Andere Loknummern; analog, mit achtpoliger Schnittstelle
- ***Gehäuse:*** Metall
- ***Fahrgestell:*** Metall
- ***Kupplung:*** Kadee-kompatible Kupplungen
- ***Kleinster befahrener Radius:*** 460 mm
- ***Digitale Schnittstelle:*** NEM 652
- ***Kraftübertragung:*** Vom Motor über Schnecke-/Stirnradgetriebe auf alle 8 Treibachsen
- ***Haftreifen:*** Keine
- ***Zurüstteile:*** Keine

Von PCM kommt die weitgehend aus Metall bestehende Y6b mit ESU-Loksound-Decoder.

Norfolk-Music

Die Norfolk & Western (N&W) hielt der Dampftraktion lange die Treue. Da sich die Bahngesellschaft hauptsächlich mit der Abfuhr von Kohle beschäftigte und den Brennstoff sehr günstig einkaufen konnte, waren Dampfloks im Betrieb kaum teurer als die modernen Dieselloks. So ist es zu erklären, dass die N&W zwischen 1948 und 1952 noch 30 Exemplare der Y6b (2-8-8-2, Verbundmaschinen) in den eigenen Werkstätten bauen ließ. 1960 war bei der N&W die Verdieselung abgeschlossen und die Y6b gingen kaum später als die knapp 30 Jahre älteren Y3, auf denen sie basierten, in den Ruhestand. Es waren moderne, nur für den schweren Güterzugdienst gebaute Dampfloks, deren Zugkraft auch die des Big Boy in den Schatten stellte. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h waren die Loks auf gebirgigen Strecken zu Hause.

Für die Firma Precision Craft Models (PCM) stellt die Y6b das zweite Modell nach der Reading-T1 dar. Die Umsetzung im Maßstab 1:87 darf als gelungen gelten. Lokomotive und Tender bestehen aus Metall, was dem Käufer schon beim ersten Griff eine hohe Wertigkeit vermittelt, die man aber für den gehobenen Preis von etwa 610 Euro auch erwarten kann. Vergleiche mit Vorbildfotos einer Schwesterlok aus demselben Baulos lassen erkennen, dass die Konstrukteure mit viel Herzblut bei der Arbeit waren. Unverständlich ist allerdings, weshalb die krumm unter dem Umlauf sitzenden Luftleitungen aus schlecht entgratetem Kunststoff bestehen. Dass die an der Rauchkammertüre befindlichen Zusatzlampen nicht funktionsfähig sind, muss gerade bei einem digitalisierten Modell nicht sein. Dafür flackert aus der Feuerbüchsentür ein Lichtschein.

Das Fahrwerk weist zwei Drehgestelle auf, an denen auch Vor- und Nachlauf-Gestell aufgehängt sind. Trotz der ungewöhnlichen Konstruktion der Antriebsgestelle (alle Achsen seitenverschiebbar, erste und vierte Achse gefedert), die einen nur kurzen geführten Achsstand zur Folge hat, rollt die Lok bei vorbildgerechtem

---

Mal nicht den kompletten Weltmeisterzug bietet Märklin mit dem VT08 der DB in Z an.

Eierköpfchen

Die von Eisenbahnfreunden „Eierköpfe“ genannte Familie von Triebwagen wurden als VT in verschiedenen Konfigurationen mit Trieb-, Mittel- und Steuerwagen gefahren. Im Maßstab 1:220 stellt Märklin jetzt die Ausgangsvariante des Fernverkehrs-VT08 mit der Anordnung Triebwagen mit Speiseabteil, Mittelwagen, Steuerwagen vor.

Dabei hat Märklin mit dem VT/VM/VS502 nicht den kompletten Weltmeisterzug von 1954 als Vorbild gewählt: Vom 1952 als zweiter hergestellter Triebzug dieser Bauart lief nur der VT in besagtem Dienst. Gleichwohl kann unter der Artikelnummer 87720 ein Mittelwagen mit der Aufschrift „Fußballweltmeister 1954“ erworben werden.

Wie beim Vorbild sitzt der Antrieb im VT. Mit zwei weißen Fenstern ist der Küchenbereich angedeutet, der bei den ersten dreiteiligen VT08 ebenfalls im VT angeordnet war.

Die Gesamtlänge eines dreiteiligen VT08 wurde im Maßstab 1:220 gering überschritten (365 statt 363,5 Millimeter), da die Abstände zwischen den einzelnen Wagen natürlich etwas größer sein müssen. Die Länge der Einzelwagen ist korrekt. Ebenso erfreut die Umsetzung des typisch rundlichen Fahrzeugkopfes, der auch in Z ein Charakterköpfchen ist.

Auf einen Blick

PRO Formgebung (Köpfe); Farbgebung; Bedruckung; Lüftergitter; einfaches Kuppeln

KONTRA Hörbares, bei hohem Tempo lautes Fahrgeräusch

PREIS 349 Euro (Empfehlung)

URTEILE





Die Soundfunktion lässt die Vorbeifahrt des Modells zu einem Erlebnis werden.

Tempo taumelfrei. Bei schnellerer Fahrt schaukelt die Lok doch etwas, wobei ein unruhiger Lauf für die US-Gelenkloks angeblich typisch war. Dass die Lok im Digital-Betrieb viel zu schnell fährt, lässt sich einfach mit jeder DCC-Zentrale ändern. Eine der Stärken der Y6b ist der ESU-Loksound-Decoder. Wenn man die Höchstgeschwindigkeit auf vorbildgerechte Werte heruntergesetzt und Beschleunigungs- und Verzögerungswerte programmiert hat, verspricht die Y6b Fahrspaß pur. Die Eleganz, mit der die Lok majestätisch über die Anlage gleitet, ist eine Wucht. Die hervorragend abgestimmten Geräusche von ESUs Loksound-Decoder unterstützen den optischen Auftritt wirkungsvoll. Schaltet man den so genannten „Heavy Train Mode" (Taste F5) ein, hört man bei der Anfahrt sogar das Klirren der Kupplungen, als ob sich der Modell-Zug strecken würde. Mit F8 schaltet man das Fahrgeräusch ab. Dann kann man den nahezu geräuschlosen Lauf der Maschine bewundern. Ein Rauchgenerator kann nachgerüstet und über F4 geschaltet werden. Im Analog-Betrieb bescheidet sich die große Lok mit einer Höchstgeschwindigkeit von moderaten 122 km/h bei zwölf Volt. Die Veränderung der Höchstgeschwindigkeit im Digital-Betrieb ist ebenso analog wirksam wie die Fahrgeräusche! Ab 1,7 Volt leuchtet die Stirnlampe und das Standgeräusch setzt ein.

Eine Anhängelast von 28 vierachsigen Güterwagen in der Ebene ist nicht überragend, für die meisten Anlagen allemal genug, aber mehr als 13 Güterwagen in der Drei-Prozent-Steigung dürften es schon sein. Da rächt es sich, dass auf Haftreifen verzichtet wird, der Tender aber 350 g auf die Waage bringt. Erfreulich umfangreich ist die im ESU-Stil verfasste englische Bedienungsanleitung des Decoders, die Menschen auch ohne Englisch-Kenntnisse verstehen, wenn sie zum Vergleich eine deutsche Anleitung eines Loksound-Decoders zur Hand nehmen.

Wer die Fahreigenschaften anpasst, dürfte uneingeschränkte Freude an der preislich zwischen Groß- und Kleinserie angesiedelten US-Lok haben. Die Fahrwerkskonstruktion lässt Raum für Verbesserungen. *Jochen Frickel*

Auf einen Blick

PRO Wertige Metall-Ausführung; feine Detaillierung; attraktiver Sound; sehr gute Fahreigenschaften möglich; Höchstgeschwindigkeit auch für Analog-Betrieb anzupassen

KONTRA Stellenweise billige Plastikleitungen; Zusatzlampen ohne Funktion

PREIS UVP: 610 Euro

URTEILE

Die Farbgebung ist sehr gut, auch im Kopfbereich sind die unterschiedlichen Farbtöne sauber voneinander getrennt. Ebenso überzeugt die Beschriftung, die auch dem kritischen Blick durch die Lupe standhält. Auch vermag die Ausführung der Motorlüfter auf dem Dach zu beeindrucken.

Das Kuppeln ist denkbar einfach: Auf geradem Gleis werden die Einzelwagen mit den Kupplungen ineinandergeschoben, womit die mechanische und die elektrische Verbindung hergestellt ist. Die beiden Köpfe besitzen zudem eine Kurzkupplungsattrappe.

Z-Modelle können mit bis zu 10 Volt betrieben werden, doch ist das Fahren an der oberen Grenze nicht zu empfehlen – es sei denn, man mag Schnellfahrversuche bis 535 km/h, die dabei angezeigt werden. Da halte man sich lieber bei etwa 4 Volt auf: Knapp darunter läuft er mit 120 km/h, bei 4,2 Volt mit 140 km/h, für die der VT 08 ab Ende der 50er-Jahre zugelassen war. Bei 5,3 bis 5,4 Volt werden die entsprechenden NEM-Werte erreicht, die für Z einen Zuschlag von 70 Prozent gestatten.

Angeboten wird das Modell zunächst nur bei der Märklin-Händler-Initiative angeschlossenen Fachhändlern. Für einen empfohlenen Verkaufspreis von 349 Euro kann man sich ein Stück Bundesbahngeschichte auf die Z-Gleise holen.

Henning Bösherz

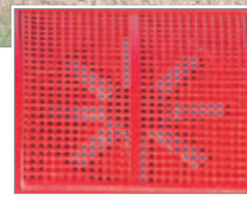
In dieser Anordnung VT + VM + VS (v.l.) wurden die ersten VT 08 geliefert und folgen nun in Spur Z.



Steckbrief

- V_{max} bei 10 V 535 km/h
- V_{max} Vorbild (120/140 km/h) bei 3,9/4,2 V
- Auslauf aus V_{max} 103 mm
- Auslauf aus 120 km/h 10 mm
- Anfahren bei 2 V mit 7 km/h
- Kriechen bei 2 V mit 7 km/h
- ***Hersteller:*** Märklin, Deutschland
- ***Nenngröße, Spur:*** Z, 6,5 mm
- ***Katalog-Nr.*** 88 720
- ***Andere Ausführungen:*** Keine
- ***Gehäuse:*** Kunststoff
- ***Fahrgestell:*** Metall und Kunststoff
- ***Kleinster befahrener Radius:*** 195 mm
- ***Kraftübertragung:*** Vom Motor über Kardanwellen und Schnecke-Stirnrad-Getriebe auf alle vier Achsen des Triebwagens
- ***Haftreifen:*** Keine
- ***Zurüstteile:*** Keine





Mehr als auffällig waren die beiden FM-H 15-44 der KCS. Die Markerlights sind an den Ecken knapp unterhalb des Daches. Der Lüfterrotor (re.) zeigt die aufwendige Detaillierung.

Eine Rangierlok von Fairbanks-Morse bietet der US-Hersteller Atlas in H0 an.

U-Boot-Diesel

Steckbrief

- V_{max} bei 12 V: 105 km/h
- V_{max} Vorbild (105 km/h) bei 12 V
- Auslauf aus V_{max}: 440 mm
- Auslauf aus 50 km/h: 90 mm
- Anfahren (1,8 V): 5 km/h
- Zugkraft Ebene: 20 vierachsige Wagen
- ***Hersteller:*** Atlas, USA
- ***Nenngröße, Spur:*** H0/16 mm
- ***Katalog-Nr.:*** 9522
- ***Gehäuse:*** Kunststoff
- ***Fahrgestell:*** Metall und Kunststoff
- ***Kraftübertragung:*** Vom Motor mittels Kardanwellen und Schnecke-/Stirnradgetriebe auf alle Lokomotivachsen
- ***Gewicht:*** 430 g

Unter all den Dieselloks der berühmten US-Hersteller EMD, Alco, Baldwin und GE sind die Fairbanks-Morse-Maschinen beinahe Exoten. Die Periode des Lokomotivbaus beim Motorenhersteller aus Wisconsin dauerte auch nur 19 Jahre von 1944 bis 1963, in denen dennoch bekannte Modelle wie die C-Liner oder der Trainmaster entwickelt wurden.

Die Rangierloks (Roadswitcher) der Reihe H15-/H16-44 wurden in den Jahren 1947 bis 1953 an verschiedene Bahngesellschaften abgeliefert. Zwei H15-44 kaufte die Kansas City Southern (KCS). Die dort als Nummer 40 eingereihte Lok diente dem US-Hersteller Atlas als Vorlage für ein auffällig lackiertes H0-Modell. Die Gleichstromlok ist ab Werk mit einem DCC-Decoder bestückt, der durch Umstecken eines Jumpers unter dem Lokgehäuse in Betrieb genommen wird. Werksseitig ist sie auf Analogbetrieb eingestellt.

Das Innenleben der Fairbanks-Morse-Vorbilder hat für den Diesellokfreund einige Besonderheiten zu bieten. In ihnen arbeiteten Zwei-Takt-Selbstzünder mit paarweise gegenläufigen stehenden Kolben. Motoren, die sich in U-Booten für die US-Marine sehr bewährten, die aber nie die volle Akzeptanz bei den US-Bahngesellschaften fanden. Einen solchen Motor hat die Atlas-Variante der H15-44, bei deren Vorbild 15 für 1500 PS stand, selbstverständlich nicht zu bieten, aber auch das Modell zeigt einige interessante Details unter dem diffizil zu öffnenden Gehäuse: Zwei großzügig dimensionierte Schwungmassen sorgen für einen sehr sanften Auslauf. Aus der Modellhöchstgeschwindigkeit von 105 km/h bei 12 Volt, was exakt der Vorbildhöchstgeschwindigkeit entspricht, rollt die Lok noch 44 Zentimeter weit. Selbst aus 50 km/h bei 6,5 Volt reicht es noch für neun Zentimeter.

Die Fahreigenschaften im Analogbetrieb sind vorbildlich. Bei 1,8 Volt setzt sich der 430 Gramm schwere Vierachser mit 5 km/h in Bewegung. Dabei entwickelt die Lok nicht das geringste Geräusch, selbst bei höheren Geschwindigkeiten ist fast nichts zu hören. Über mangelnde Zugkraft kann man auch nicht klagen: 20 schwere vierachsige Wagen zog die H 15-44 in der Ebene anstandslos. Dabei erreichte sie bei 12 Volt noch immer eine Geschwindigkeit von 84 km/h. Lediglich in Steigungen schwindet die Zugkraft mangels Haftreifen deutlich.

Dass sich die Stirnbeleuchtung mit Fahrtrichtungswechsel ändert, ist zu erwarten, eine nette Zusatzfunktion ist jedoch der fahrtrichtungsabhängige Lichtwechsel der roten und grünen Markerlights. In Fahrtrichtung leuchten sie grün und am hinteren Lokende stahlen sie Rot.

Auch im Digitalbetrieb fährt das Modell hervorragend, Stirnbeleuchtung und Markerlights sind in diesem Modus digital zu- und abschaltbar.

Atlas hat das Vorbild, an dessen Gestaltung der berühmte Industriedesigner Raymond Loewy beteiligt war, vorzüglich in 1:87 umgesetzt. Besonders hervorzuheben sind die vielen freistehenden Details vom Handrad bis zu den vielen zierlichen Handläufen entlang der Lok. Die auffällig rot-gelb-schwarze Lackierung der KCS ist makellos und weist auch an schwierigen Stellen etwa bei Lüftergittern und Übergängen keine Mängel auf. Die Bedruckung ist gestochen scharf.

Für das Modell mit eingebautem Decoder verlangen die hiesigen US-Importeure etwa 130 Euro. Dafür erhält man ein hervorragendes Modell mit glänzenden Fahreigenschaften. Lediglich die zu schwierige Gehäusedemontage ist verbesserungswürdig. *Stefan Alkofer*

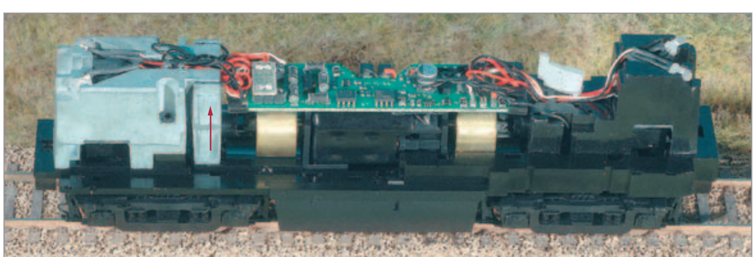
Auf einen Blick

PRO Exzellente Gehäusegestaltung; hervorragende Lackierung und Bedruckung; ausgezeichnete Fahreigenschaften, eingebauter Decoder

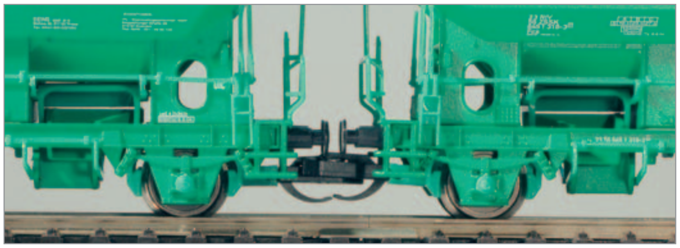
KONTRA Schwierige Gehäusedemontage

PREIS Etwa 130 Euro

URTEILE ✕ ✕ ✕ ✕



Durch Umstecken des Jumpers (Pfeil) wechselt man vom Analog- in den Digitalbetrieb.



Tillig stellt die neue TT-Kupplung vor, mit der zukünftig alle Modelle ausgestattet sein werden.

Anhänglich

Die alte TT-Kupplung hat ausgedient! Auf den ersten Blick fällt beim Vergleich zwischen alt und neu auf, dass die neue wesentlich kleiner und damit unauffälliger ist. Bevor man die Kupplung einbauen kann, muss man den Kunststoff-Körper und den Metallbügel zusammensetzen. Der Bügel ist erst fixiert, wenn die Kupplung im Schacht sitzt. Da sollte man gute Lichtverhältnisse am Arbeitsplatz haben. Nach kurzer Zeit hat man den Bogen aber raus. Ansonsten fällt dem Modellbahner der Bügel halt wieder entgegen.

Die Fahrversuche stellen der Konstruktion sehr gute Noten aus. Perfekt ist das Kuppelverhalten auf gerader Strecke. Selbst einzelne leicht rollende Waggons lassen sich ruckfrei anhängen. In Kurven unter einem Radius von 600 mm verbinden sich die Kupplungen dagegen nicht. Da bei gekuppelten Wagen die beiden Kunststoff-Körper etwas Spiel haben, kann man guten Gewissens auch Fahrzeuge ohne Kulissenführung kuppeln, ohne Entgleisungen durch Überpuffern befürchten zu müssen. Der Pufferabstand beträgt bei modernen TT-Fahrzeugen etwa zwei Millimeter. Selbst bei schlecht ausgerundeten Übergängen zwischen Ebene und Steigung halten die Verbindungen. Wie bei der alten Kupplung muss man zum Trennen die Bügel von anheben. Das funktioniert von oben ausgezeichnet mit einem nicht zu starken Magneten, den man an einem Kunststoff-Spritzlingsrest befestigt.

Tilligs recht kleine Kupplung benötigt minimale Kraft zum Ankuppeln.



Aus zwei Teilen wird die Kupplung zusammengesetzt.

Die Kupplung bietet Tillig im Set mit acht (Art.-Nr. 08840) und 56 Exemplaren (Art.-Nr. 08842, Preis 26,90 Euro) an. Künftig werden alle neuen Modelle mit dieser Standardkupplung geliefert. *Jochen Frickel*

Auf einen Blick

PRO Ruckfreies Ankuppeln; keine ungewollten Zugtrennungen; verkürzter Kuppelabstand; fairer Preis

KONTRA Kein Kuppeln in engen Kurven

PREIS UVP (8 Stck.) 4,80 Euro

URTEILE ☒ ☒ ☒ ☒

Mit einem Fettentferner werden Modelle schonend gereinigt.

Fett weg



Der Ölfleck am Führerhaus der 76 muss weg.



Der Glanz um das Lokschild ist verschwunden.

Auf allen Gegenständen, die der Modellbahner berührt, finden sich danach mehr oder weniger auffällige Fettspuren. Noch markanter ist Öl, das beispielsweise aus Antrieben den Weg aufs Gehäuse findet. Normales Spülmittel hinterlässt Flecken, Pinselreiniger und Nagellackentferner greifen den Lack an. Airbrush-Spezialist Heinz Wagner bietet in seinem Shop (www.modellbaufarben.de) einen Fettentferner an, der Lack und Bedruckung schont, aber das Fett zuverlässig entfernt.

Das Mittel wird mit einem Pinsel oder einem Lappen aufgetragen. Vor der Aufnahme von Reinigungsflüssigkeit mit dem Pinsel sollte man die Flasche keinesfalls schütteln, damit keine Blasen entstehen und die Fläche gleichmäßig benetzt wird. Der Reiniger ist nahezu geruchlos und enthält Tenside, die zu 99,8 Prozent in 13 Tagen biologisch abgebaut werden. Auf eher matten Lackierungen hinterlässt der Entferner fast keine Spuren. Seidenmatte Lacke tendieren nach dem Auftrag eher in Richtung Matt. Wer nur leichte Betriebsspuren an seinen Modellen anbringen möchte, kann sich diese Eigenschaft zunutze machen. Ein weiteres Einsatzfeld ist die Entfernung von Fingerspuren beim Zusammenbau eines Modells vor der Lackierung. Eine Grundierung kann die Behandlung natürlich nicht ersetzen.

Der Fettentferner ist in der 100-ml-Flasche für 4,50 Euro erhältlich. *Jochen Frickel*

Auf einen Blick

PRO Entfernt selbst größere Ölspuren zuverlässig; schont Lack und Beschriftung; nahezu geruchlos

KONTRA Leicht mattierender Effekt

PREIS 4,50 Euro für 100 ml

URTEILE

Über die Felder der LPG flogen Flugzeuge mit Dünger oder Schutzmitteln. Jetzt gibt es ein H0-Modell.

Agrar-Hummel

Um das Düngen oder das Verteilen von Pflanzenschutzmitteln und teilweise selbst die Aussaat effektiv zu gestalten, setzten die Agrochemischen Zentren (ACZ), von denen jedes mehreren LPG diente, Kleinflugzeuge ein. Die DDR importierte ab 1976 rund 200 Stück aus der ČSSR, wo sie die Typbezeichnung Z-37A und den Spitznamen „Čmelak" erhielten. Das wurde eins zu eins ins Deutsche übersetzt, und mit ihrer tiefgelben Farbgebung und dem typischen Brummen des Motors ist „Hummel" auch irgendwie treffend.

In dem für Flugzeugmodelle eher unüblichen H0-Maßstab 1:87 bietet die Firma Kres (Köstel & Rasch) aus Chemnitz ein Fertigmodell einer solchen Agrar-Hummel Z-37A an. Bei der gesamten Modellausführung legte Kres einen hohen Maßstab an: Sie soll in Anlehnung an die Forderungen anspruchsvoller Eisenbahnmodelle erfolgen.

Man kann sagen, dass diese Ansprüche erfüllt werden. Vor uns steht ein vollwertiges, gut lackiertes und beschriftetes, maßstäbliches Modell einer Agrar-Hummel. Die sehr gute Ausführung der Spritzteile kann in der Tat mit der von Fahrzeugmodellen mithalten. Die Bedruckung zeigt von der Kennzeichnung „DDR-SWD" über das Hoheitszeichen am Heckleitwerk bis hin zur „Čmelak"-Beschriftung am unteren Fahrzeugbug höchste Qualität. Der Propeller lässt sich drehen, die Räder am Flugzeugrumpf jedoch nur bedingt. Aber schließlich soll das Modell auch nicht wie ein Spielzeugauto über den Teppich geschoben werden. Kleiner und einziger Mangel ist die Ausführung der Kabinenverglasung, die nicht ganz plan geriet. Bestellen kann man die Hummel direkt bei Kres (Am Grenzbach 7, 08427 Fraureuth, Tel. 03761 - 885870, www.kres.de), bei Adp-Modelle oder im Fachhandel. Wie gute Fahrzeugmodelle ist auch die Z-37A nicht ganz billig: 75 Euro kostet die Investition in den Agrarflugzeugpark. *Henning Bösherz*

Auf einen Blick

PRO Sehr interessantes Vorbild; exakter H0-Maßstab; Verarbeitung; Farbgebung; Bedruckung; Detailreichtum

KONTRA Kabinenverglasung; etwas teuer

PREIS 75 Euro (Empfehlung)

URTEILE



Piloten der Interflug, Abteilung Agrarflug, steuerten die „Hummeln". Jetzt kann man dank des Kres-Modells in H0 abheben.

Unsere Bewertung

5 Schluss-Signale: **super**
4 Schluss-Signale: **sehr gut**
3 Schluss-Signale: **gut**
2 Schluss-Signale: **befriedigend**
1 Schluss-Signal: **noch brauchbar**



Das Gestänge einschließlich Steuerung wurde kombiniert aus Metall- und Kunststoffteilen und macht einen guten Eindruck.

Steckbrief

- V_{max} bei 12 V 144 km/h
- V_{max} Vorbild (90 km/h) bei 8,7 V
- Auslauf aus V_{max} 308 mm
- Auslauf aus V_{max} Vorbild 142 mm
- Anfahren bei 1,8 V mit 6 km/h
- Kriechen bei 1,8 V mit 6 km/h
- Zugkraft Ebene 60 g
- Zugkraf Steigung 3% 53 g
- Zugkraft Steigung 8% 45 g

- ***Hersteller:*** Roco, Österreich
- ***Vertrieb:*** Über Fachhandel
- ***Nenngröße, Spur:*** H0, 16,5 mm
- ***Katalognummer:*** 62200
- ***Andere Ausführungen:*** ČSD, ÖBB
- ***Gehäuse:*** Kunststoff
- ***Fahrgestell:*** Metall und Kunststoff
- ***Kupplung:*** Kulissengeführte Bügelkupplung; Roco-Kurzkupplung
- ***Kleinster befahrener Radius:*** 420 mm
- ***Stromaufnahme:*** Über alle Räder mittels Achs- oder Spurkranzschleifer
- ***Schnittstelle:*** NEM 652
- ***Beleuchtung:*** Spitzensignal vorn/hinten
- ***Kraftübertragung:*** Vom Motor über Schnecke-Stirnrad-Getriebe auf C-Radsatz; A- und B-Radsatz werden über Kuppelstangen mitgenommen
- ***Schwungmasse:*** Eine, Ø 14/10 mm x 9 mm
- ***Haftreifen:*** Zwei
- ***Zurüstteile:*** Griffstangen; Schraubenkupplungsimitate; Lokpersonal
- ***Preis:*** 194 Euro (Empfehlung)

Nach einer aktuellen Frisur aus ihrer Entstehungszeit nannte man die 64 Bubikopf. Die Modelleisenbahn GmbH bietet jetzt ein H0-Modell in der Bundesbahn-Variante an.

Hübsch frisiert

Kleine Tenderlokomotiven stehen seit jeher hoch im Kurs auf der heimischen Modellbahn, und je weiter sie beim Vorbild verbreitet waren, um so besser. Und obwohl es die Einheits-Tenderlok der Baureihe 64 bei anderen Herstellern gab oder gibt, war das für die Modelleisenbahn GmbH kein Hinderungsgrund, nicht ein eigenes Roco-Modell für H0 ins Sortiment zu nehmen. Auf dem Redaktionstisch steht die DB-Epoche-III-Variante. 64 297 wurde als Vorbildmaschine ausgewählt, das Modell zeigt Revisionsdaten von 1965 und die Heimatanschrift Bw Aschaffenburg.

Mit der 64 setzt Roco die Reihe hochwertiger, allerdings auch nicht unbedingt preisgünstiger Lokomotivmodelle fort, die sich durch hohe Fertigungsqualität, Detailreichtum und mancherlei Extras auszeichnen. Vor der Inbetriebnahme können noch Griffstangen und die Kolbenstangenschutzrohre zugerüstet sowie das Führerhaus mit Lokführer und Heizer versehen werden. Doch auch schon werkseitig montierte Ausrüstungsteile überzeugen mit ihrer Filigranität. So sind sämtliche Leitungen freistehend ausgeführt. In den Führerstand ragt eine gut herausgearbeitete Stehkesselrückwand, die Bohlenstruktur des Bodens ist ebenfalls angedeutet.

Beim Fahrwerk beeindrucken die aus Metall gefertigten und ausgezeichnet lackierten Speichenräder sowie die in einer Mischbauweise aus Metall und Kunststoff hergestellten Teile des Gestänges und der Steuerung.

Während die A- und die C-Achse, letztere ist angetrieben, seitenverschiebbar im Rahmen gelagert sind, hat die B-Achse zusätzlich Höhenspiel.

Auch die Beschriftung vermag hohe Ansprüche zu erfüllen. Wem die aufgedruckten

Nach Entfernen des Gehäuses gelangt man an den Brückenstecker. Auch kann man einen Blick auf die Bohlen am Boden werfen.



Loknummmern, Heimatanschriften und Fabrikschilder nicht gefallen, der kann die beigefügte Messingbeschilderung verwenden, um seinem Modell das gewisse Finish zu verschaffen.

Nach einer halbstündigen Einfahrzeit in beide Richtungen wurde die 64 in die Messreihe geschickt. Nebenher lauschte der Tester den Geräuschen der 64 und stellte beruhigt fest, das normal zu nennende Modelllok-Geräusch den Gesamteindruck nicht stört.

Die Geschwindigkeitswerte sind in Ordnung, auch wenn die NEM-Höchstgeschwindigkeit leicht überschritten wird (144 km/h statt 126 km/h).

Roco empfiehlt den Einsatz des Modells erst ab 420 Millimeter Gleisradius, im kleineren Radius 2 (360 Millimeter) sollte man die Kolbenstangenschutzrohre weglassen; die Konstruktion des Fahrwerks gelangt hier an die Grenzen der Beweglichkeit.

Die Zugkraft des 200 Gramm leichten Modells ist respektabel. Immerhin 17 Zweiachser zieht die Lok in der Ebene, und mit noch zwölf Zweiachsern in der Acht-Prozent-Steigung macht sie auch nicht gleich schlapp.

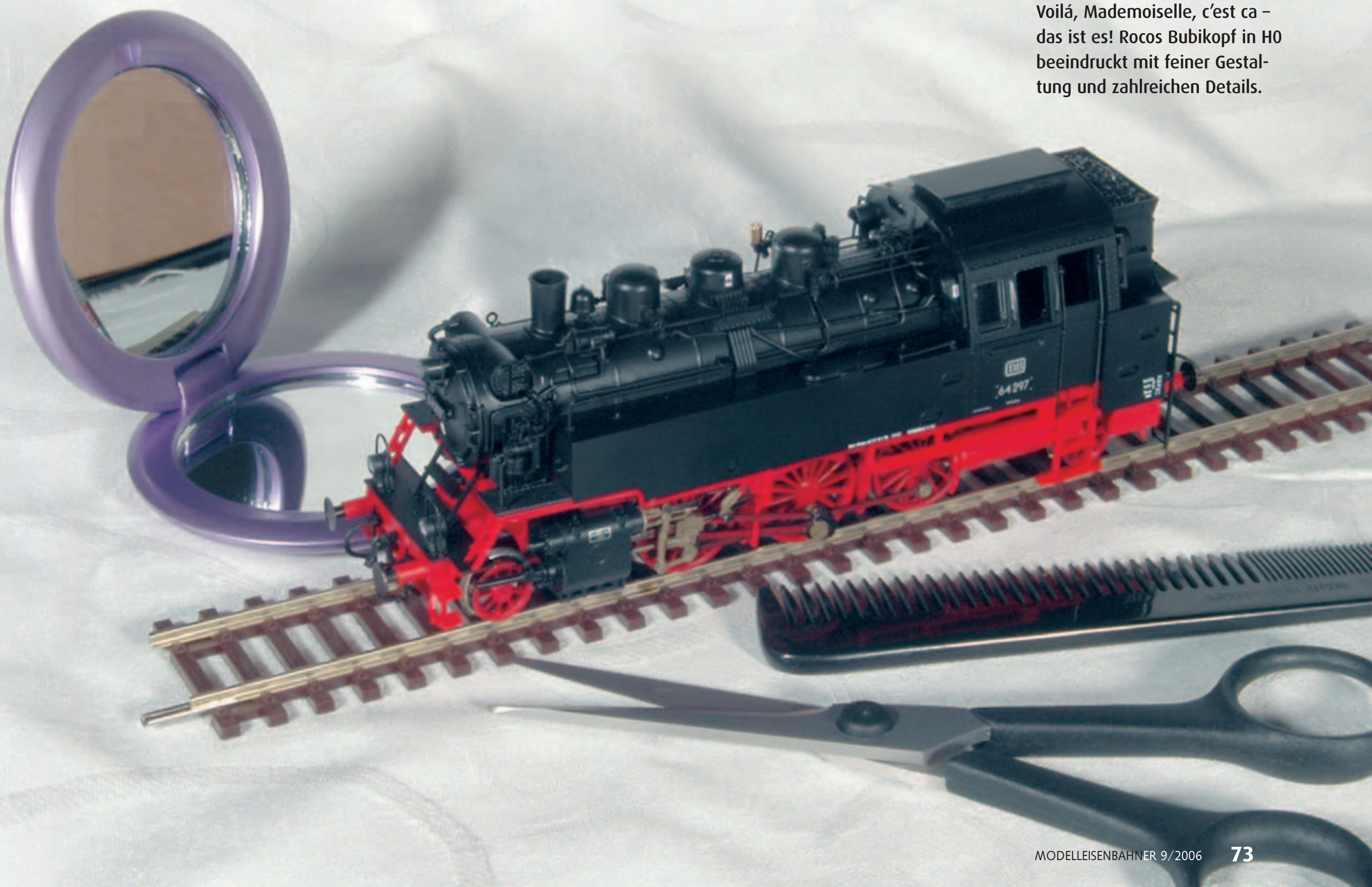
Die Demontage des Modells, vor allem der Zusammenbau ist womöglich nicht jedermanns Sache. Die Kappe des vorderen Domes ist abzunehmen und die darunter befindliche Schraube zu lösen. Zudem sind die Griffe rechts und links der Führerstandstüren zu entfernen, ehe man das Oberteil des Führerhauses und den Kessel abnehmen kann. Diese Griffstangen wieder einzufädeln ist nicht ganz ohne.

Für 194 Euro (empfohlener Verkaufspreis) bietet Roco ein optisch wie fahrtechnisch hochwertiges Modell an.

Henning Bösherz



Außer der gut gestalteten Rückseite erkennt man den fein herausgearbeiteten Führerstand, der Lokpersonal erhalten kann.



Voilá, Mademoiselle, c'est ca – das ist es! Rocos Bubikopf in H0 beeindruckt mit feiner Gestaltung und zahlreichen Details.



Trotz des moderaten Preises wurden nur wenige Vereinfachungen vorgenommen. Die Qualität der Beschriftung ist jedoch sehr gut.

Die Baureihe V80 lieferte wertvolle Erkenntnisse für die späteren Streckendieselloks der DB. Von Märklin erscheint jetzt ein zeitgemäßes Modell im Maßstab 1:87.

Studien-Objekt

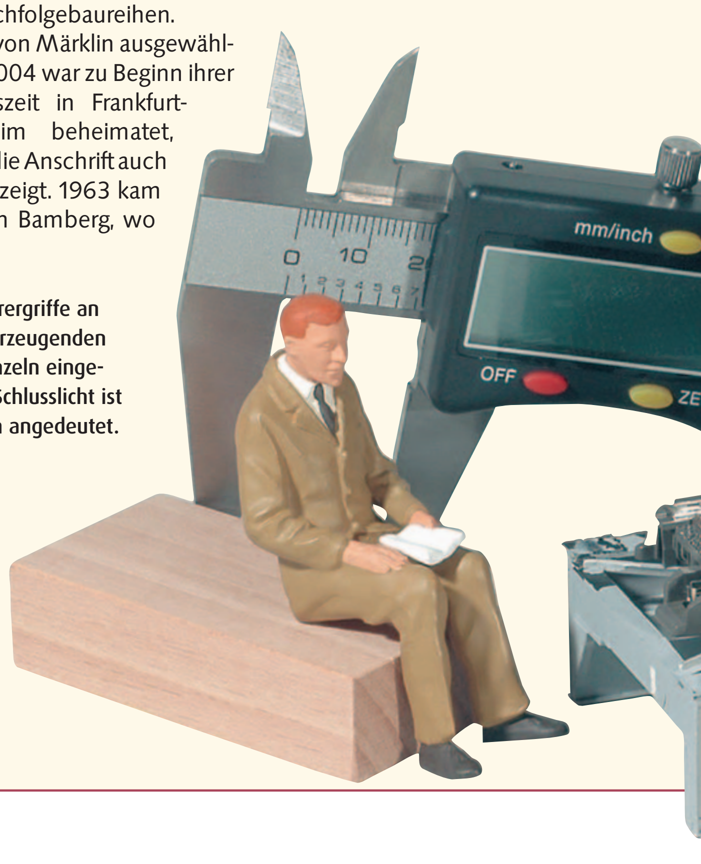
Schon als 1951/52 die zehn Lokomotiven der Baureihe V80 bei Krauss-Maffei und der Maschinenfabrik Kiel (MaK) im Bau waren, zeichnete sich ab, dass es nur diese zehn Stück geben würde. Nicht dass sie enttäuscht hätten, im Gegenteil: Mit fast 25 Jahren Einsatzzeit bei der DB und anschließend bei in- und ausländischen Privatbahnen war die V80 eine ausgesprochen zuverlässige Konstruktion. Doch das auf die V80 folgende Typenprogramm für Neubau-Dieselloks war bereits in Arbeit; ihm entsprangen erfolgreiche Konstruktionen wie die V60, V200 und V200.1, die V90 und V100 einschließlich Nachfolgebaureihen.

Die von Märklin ausgewählte V80 004 war zu Beginn ihrer Betriebszeit in Frankfurt-Griesheim beheimatet, wie es die Anschrift auch korrekt zeigt. 1963 kam sie nach Bamberg, wo mit der Zeit alle V80 stationiert wurden.

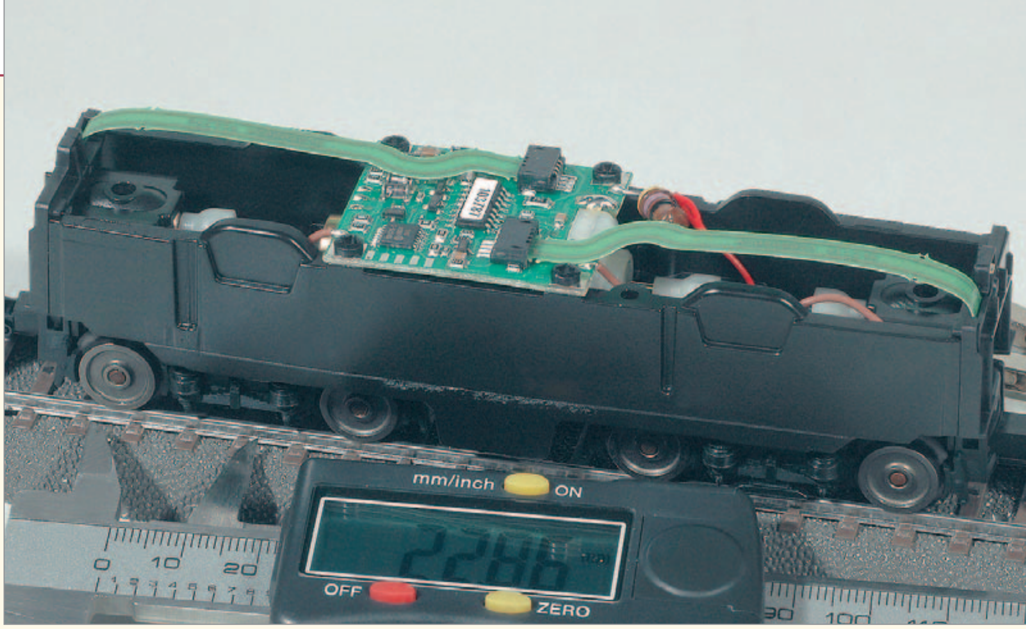
In der Entscheidungsfindung Super-Modell oder Hobby-Ausführung hat Märklin nach Ansicht des Testers einen guten Kompromiss gewählt: Das Modell ist bis auf winzige Abweichungen maßstäblich, es sind keine Zurüstteile anzubringen. Die Rangierergriffe an den Fahrzeugenden sind einzeln eingesetzt, während die Griffstangen der Führerstandtüren graviert sind und farblich abgesetzt wurden.

Das Gehäuse besteht bis auf den oberen Teil des Führerhauses aus Metall. Die Fahrerkanzel besteht aus Kunststoff; hier gefallen die klaren Fensterscheiben. Die Scheibenwischer sind Bestandteil der Gehäuseform und wie die Griffstangen farblich abgesetzt. Zwischen Plastik-Oberteil und dem übrigen Gehäuse sind keine Farbunterschiede auszumachen.





Die Rangierergriffe an beiden Fahrzeugenden wurden einzeln eingesetzt. Das Schlusslicht ist nur farblich angedeutet.



Platz für ein Soundmodul nebst Lautsprecher findet sich in dem übersichtlich gestalteten Innenraum beiderseits des Motors.

Die Beschriftung ist lupenrein und sauber aufgedruckt, gleiches gilt für die silbern abgesetzten Zierstreifen, die bei der DB erst später durch beige Streifen ersetzt wurden.

Die Vereinfachungen beziehen sich eher auf die Funktionen des Modellfahrzeuges: Es erhielt keinen Mfx-Decoder und kein Soundmodul, sondern einen einfachen Multiprotokoll-Decoder, der lediglich die Funktion Spitzenlicht kennt. Die Lok ist analog und digital einsetzbar.

Am installierten Decoder wurden werkseitig 14 Fahrstufen vorgesehen, wobei natürlich die Höchstgeschwindigkeit sowie die Anfahr- und Bremsverzögerung mittels Control Unit sowie Mobile- und Central-Station geändert werden können. Das gilt ebenso für die Lokadresse, für die das Werk die 24 vergeben hat.

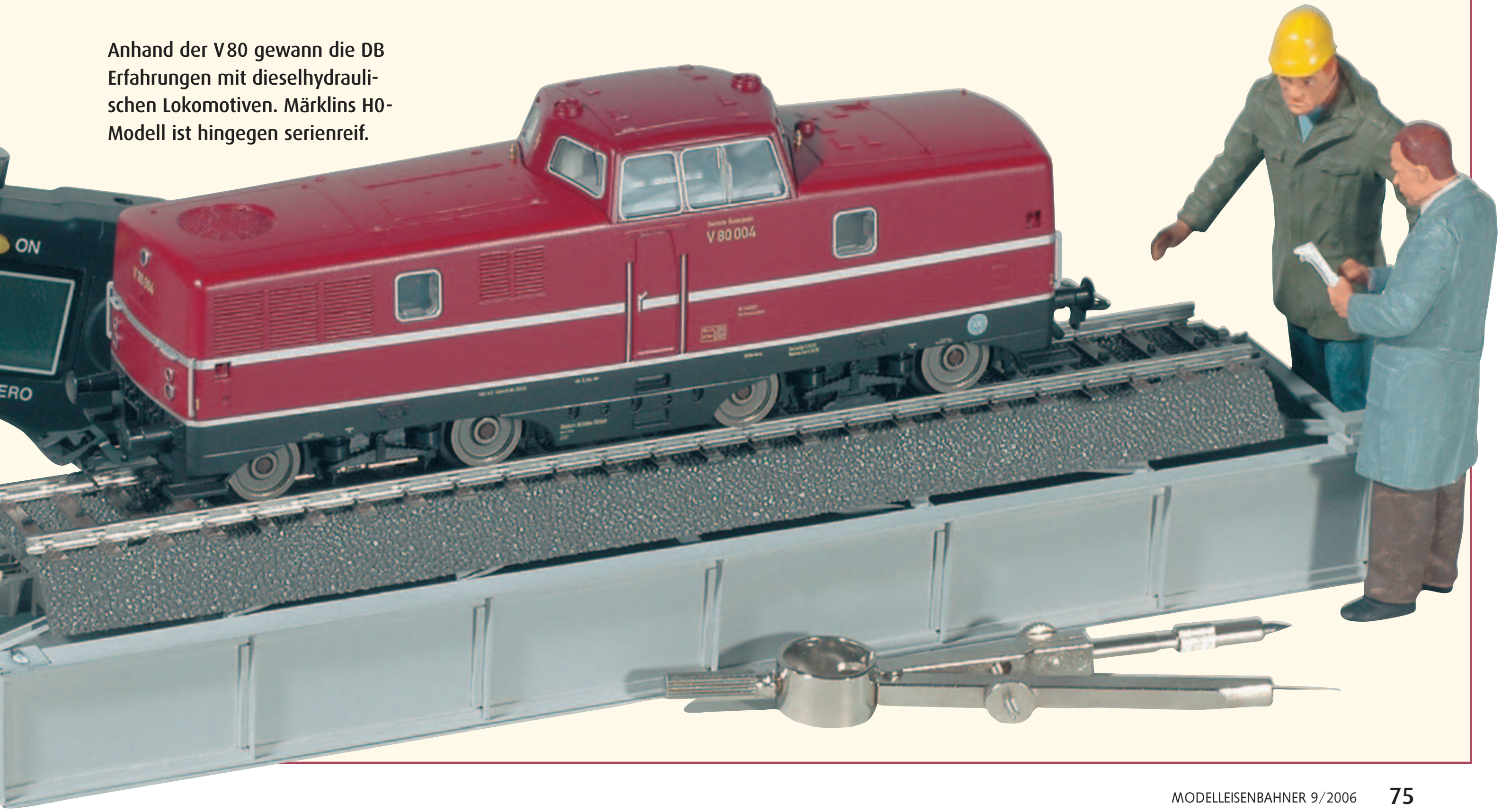
In Bezug auf die Fahr- und Zugkraftwerte gibt es nichts zu meckern (siehe Steckbrief). Wer es ganz genau nimmt, mag die Überschreitung der nach NEM zulässigen Geschwindigkeit in der maximalen Fahrstufe kritisieren. Doch das Modell wirkt insgesamt nicht zu schnell und ist auch nicht zu laut. Ein als normal zu bezeichnendes Motoren- und Getriebegeräusch begleitet das Modellfahrzeug auf seinen Runden, die auch durch den 360-Millimeter-Radius führten.

Alles in allem bietet Märklin eine gut gestaltete und betriebstaugliche Lokomotive an, die mit ihrem recht günstigen Preis hoffentlich viele Modellbahner, vor allem neue, ansprechen wird. *Henning Bösherz*

Steckbrief

- ***Hersteller:*** Märklin, Deutschland
- ***Vertrieb:*** Über Fachhandel
- ***Nenngröße, Spur:*** H0, 16,5 mm
- ***Katalognummer:*** 36080
- ***Andere Ausführungen:*** Keine
- ***Gehäuse:*** Metall und Kunststoff
- ***Fahrgestell:*** Metall und Kunststoff
- ***Kupplung:*** Märklin-Kurzkupplung in NEM-Schacht
- ***Kleinster befahrener Radius:*** 360 mm
- ***Stromaufnahme:*** Über alle Räder und Mittelschleifer
- ***Steuerung:*** Multiprotokoll-Decoder
- ***Beleuchtung:*** Spitzensignal vorn
- ***Kraftübertragung:*** Vom Motor über Kardanwellen und Schnecke-Stirnrad-Getriebe auf alle Radsätze
- ***Schwungmasse:*** Eine, Ø 14/10 mm x 9 mm
- ***Haftreifen:*** Zwei
- ***Zurüstteile:*** Keine
- ***Preis:*** 129 Euro (unverbindliche Empfehlung des Herstellers)
- V/max bei FS 14 160 km/h
- V/max Vorbild (100 km/h) bei FS 9
- Auslauf aus V/max 240 mm
- Auslauf aus V/max Vorbild 140 mm
- Anfahren bei FS 1: 2 km/h
- Kriechen bei FS 1: 2 km/h
- Zugkraft Ebene 130 g
- Zugkraft Steigung 3% 103 g
- Zugkraft Steigung 8% 75 g

Anhand der V 80 gewann die DB Erfahrungen mit dieselhydraulischen Lokomotiven. Märklins H0-Modell ist hingegen serienreif.





Das Telefon stammt aus DDR-Produktion. Bei der DR gab es zwei Maschinen der BR 92.2.

Verbindung steht



Durch die spezielle Konstruktion der Wasserkästen sieht die Lok von vorne filigran aus. Die schönen Laternen werden durch gelbliche LED beleuchtet.

Mit der badischen Xb (DRG-Baureihe 92.2) stellt Liliput eine hübsche Rangierdampflok vor.

Die Verbindung steht in zweierlei Hinsicht. Zum einen bleibt Liliput den badischen Fahrzeug-Konstruktionen (IVh, VIc, Güterzug-Begleitwagen, Personen- und Schnellzugwagen) treu. Zum anderen weist die 92 eine auffällige Verbindung zwischen den beiden Dampfdomen auf. Diese verbesserte die Elastizität der Dampfmaschine der speziell für den Rangierdienst konzipierten Lok. Insgesamt 98 als Xb bezeichnete Maschinen stellte die Badische Staatsbahn zwischen 1907 und 1921 in Dienst. Als letzte bei der DB wurde 92 319 im Jahre 1966 ausgemustert. Die bei der DR verbliebenen 92 214 (abgestellt 1947) und 92 310 (abgestellt 1955) wurden als Werklokomotiven weiter verkauft.

Das Liliput-Modell weist stimmige Proportionen auf. Wegen des Verzichts auf den im Bereich der Kurzkupplungskulisse gelegenen Luftbehälter wirkt der Rahmenabschluss hinten etwas nackt. Weinert bietet unter der Artikel-Nummer 8925 einen Luftbehälter an, den man mit einer Feile an den Kupplungsschacht anpassen kann.

Viel Liebe zum Detail hat der Konstrukteur in die freistehende Nachbildung der Leitungen und Ventile gesteckt. Der Schornstein-Aufsatz bestand

beim Vorbild allerdings aus einem Drahtgeflecht und wies einen Deckel auf. Der T-förmige Wasserkasten, der beim Original zwischen Fahrwerk und Kessel saß, verbirgt auch beim Modell den Blick auf den Rahmen. Diese ungewöhnliche Konstruktion bescherte den Lokführern freie Sicht auf die Puffer, weshalb die Maschinen beim Personal recht beliebt waren. Die Öffnungen im Rahmen, oder auch nur deren Andeutung, fielen wohl der chinesischen Sparsamkeit zum Opfer. Die ansprechende Ausführung der Metall-Räder tröstet ein wenig darüber hinweg. Der Farbton der Steuerung ähnelt einer leicht öligen beim Vorbild. Keinerlei Ähnlichkeiten mit dem entsprechenden Bauteil des Originals hat die Schlitzschraube, die die Gegenkurbel mit Treib- und Kuppelstange verbindet.

Die sämtlich lackierten roten Fahrwerksteile weisen erfreulicherweise keine unterschiedlichen Farbtöne auf. Eine erhaben ausgeführte Beschilderung, die die Lok zweifellos verdient hätte, müsste man sich bei Bedarf von einem Beschriftungsspezialisten beschaffen.

Flüsterleiser Langsamlauf beim Rangieren

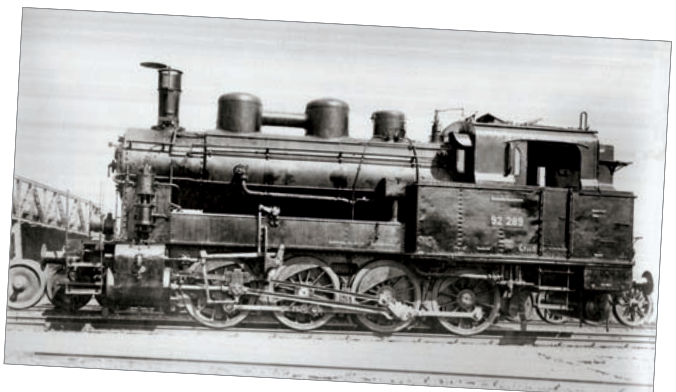
Die Fahreigenschaften sind auf sauberen Schienen hervorragend. Bis zum umgerechneten Vorbild-Höchsttempo von 45 km/h rollt der Vierkuppler fast geräuschlos über die Gleise. Die Maximal-Geschwindigkeit von 99 km/h bei zwölf Volt ist zwar weit höher als erlaubt, wird jedoch vom Betrachter noch nicht als Raserei empfunden. Das Geräuschniveau ist immer noch niedrig. Die Zugkraft geht in Ordnung. Selbst in der Acht-Prozent-Steilrampe lassen sich noch acht zweiachsige Güterwagen ohne Schleudern anfahren. Da keine der Achsen gefedert ist, kommt es bei weniger gut verlegten oder etwas schmutzigen Schienen zu Kontaktproblemen. Bei einer vierachsigen Lok sollte das nicht passieren! Die Digitalisierung erfolgt über die 21-polige Schnittstelle. Zu loben ist die ausführliche Bedienungsanleitung, die auch Informationen zum Vorbild gibt.

Die Gravuren an den Aufbauten genügen hohen Ansprüchen. Das Fahrwerk bietet Raum für Verbesserungen. Wer sich für die hübsche Badenerin entscheidet, sollte etwa 173 Euro zum Fachhändler mitnehmen. *Jochen Frickel*

Steckbrief

- V_{max} bei 12 V 99 km/h
- V_{max} Vorbild (45 km/h) bei 8,9 V
- Auslauf aus V_{max} 35 mm
- Auslauf aus 45 km/h 16 mm
- Anfahren (2,8 V) 2 km/h
- Zugkraft Ebene 38 g
- Zugkraft Steigung 3% 32 g
- Zugkraft Steigung 8% 28 g

- *Hersteller:* Liliput/Bachmann, China
- *Nenngröße, Spur:* H0/16,5 mm
- *Katalog-Nr.* L131352
- *Andere Ausführungen:* Wechselstrom-Digital; DCC-Digital
- *Gehäuse:* Kunststoff
- *Fahrgestell:* Metall und Kunststoff
- *Spurkranzhöhen:* 1,0 mm
- *Kupplung:* Bügelkupplung in kulissengeführtem Normschacht
- *Kleinster befahrener Radius:* 360 mm
- *Stromabnahme:* Über alle Räder
- *Digitale Schnittstelle:* 21-polig, im Führerhaus
- *Beleuchtung:* Gelbe LED, fahrtrichtungsabhängig
- *Kraftübertragung:* Vom Motor über Schnecke-/Stirnradgetriebe auf die 4. Kuppelachse
- *Schwungmasse:* 1
- *Haftreifen:* 1
- *Zurüstteile:* Pufferträgerdetails
- *Unverbindliche Preisempfehlung:* 172,50 Euro





Vorbild und Modell: Die großen Rangierertritte besaßen die Originale nicht ab Werk, den Luftbehälter unter dem Kohlenkasten schon.



Schöne Überraschung von Conrad: Die wegen der gepfeilten Stirnseiten als Bügelfalten-Loks bezeichneten BR E10.3 und E10.12.

Im Jahr der Modell-Bügelfalten präsentiert Conrad Electronic N-Modelle der E10.3 und der 112.

Gebügelter Kimono

Steckbrief

- V_{max} bei 12 V 170 km/h
- V_{max} Vorbild (BR 112) (160 km/h) bei 11,2 V
- Auslauf aus V_{max} 18 mm
- Anfahren (2,4 V) 1 km/h
- Zugkraft Ebene 19 g
- Zugkraft Steigung 3% 17 g
- Zugkraft Steigung 8% 14 g
- Hersteller: Hobbytrain/Kato, Vertrieb über Conrad Electronic, Tel. (0180)5312111, www.conrad.de
- Nenngröße, Spur: N/9 mm
- Katalog-Nr. 241023-MZ (E10.3), 241025-MZ (112)
- Andere Ausführungen: 241026-MZ E10.12 Rheingold
- Gehäuse: Kunststoff
- Fahrgestell: Metall und Kunststoff
- Spurkranzhöhe: 0,8 mm
- Kupplung: N-Kupplung in Normschacht
- Kleinster befahrener Radius: 192 mm
- Stromabnahme: Über Spurkranzschleifer auf alle Räder
- Digitale Schnittstelle: 6 Lötpads
- Beleuchtung: LED, fahrtrichtungsabhängig
- Kraftübertragung: Vom Motor über Schnecke-/Stirnradgetriebe auf alle Achsen
- Schwungmassen: 2
- Haftreifen: 2
- Unverbindliche Preisempfehlung: 79,95 Euro
- Service: Lemke, Schallbruch 34a, 42781 Haan, Tel. (02129)93690

Die Bügelfalten-E10 erfreut sich großer Beliebtheit. Im Stillen hat auch Conrad mit Lemke und dem Hobbytrain-Hersteller Kato an dem DB-Klassiker gearbeitet. Das Ergebnis kann sich sehen lassen.

Bislang setzte die Radien an den Stirnseiten noch kein Hersteller so überzeugend im Maßstab 1:160 um wie Kato im fernen Japan. Weshalb aber die roten Lampeneinsätze wie Stielaugen über die Einfassungen herausstehen, bleibt schleierhaft. Davon abgesehen, gefällt die Gehäuse-Gestaltung der E10.3 (ab 1968 als 110.3 bezeichnet) und der von ihr abgeleiteten E10.12 (später 112). Dass die Loks von Conrad dem unteren Preissegment zugeordnet sind, fällt eigentlich nur bei der Lackierung der Dachaufbauten auf. So waren bei den Vorbildern die Stromabnehmer und Dachleitungen rot lackiert. Andererseits kann man dem Modellbahner angesichts des günstigen Preises durchaus zumuten, zu Farbe (RAL 3002 Karminrot) und Pinsel zu greifen. Dass die Leitungen zwischen Trennschalter, Oberspannungswandler, Hauptschalter und Durchführungsstromwandler fehlen, ist ebenfalls verzeihlich, eine Nachrüstung mit etwas Draht kein Problem. Die Unterschiede bei den Drehgestellen zwischen den beiden Baureihen wurden berücksichtigt. Um eine ausreichende Schwenkbarkeit zu gewährleisten, wurde auf eine Detaillierung der Blenden im Schürzenbereich verzichtet.



Die 112 weist vorbildgerecht geformte Drehgestell-Blenden auf, die sich von denen der E10.3 unterscheiden.

Durch die passgenau eingesetzten Scheiben fällt der Blick auf die Inneneinrichtung, die man sich so tiefgezogen auch in H0-Loks wünscht. Die Druck-Qualität der Anschriften wird hohen Ansprüchen gerecht. Auch die Farbtrennkanten sind gut ausgeführt. Dass die nur scheinbar durchgehende Blende beim Vorbild in sieben einzelne Lüftergitter unterteilt ist, wird im Modell durch den Aufdruck eines geringfügig dunkleren Silber-Farbtons betont. Die blaue E 10 340 war mit ihrem dunkelgrauen Rahmen bei der DB ein Einzelstück und wurde später farblich den übrigen E 10.3 angepasst.

Bestens ist es um die inneren Werte der Loks bestellt. Da bürgt schon der Name Kato für Langzeit-Qualität. Für N-Loks untypisch ist die Getriebeauslegung. Die 112 erreicht ihre Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h erst bei 11,2 Volt. Minimal ist 1 km/h bei 2,4 Volt möglich. So steht ein riesiger Regelbereich zur Verfügung. Die beim Vorbild nur 150 km/h schnelle E10.3 erreicht dieses Tempo bei 10,9 Volt. Mit sieben vierachsigen Schnellzugwagen an der N-Kupplung erreichen die Loks exakt 160 km/h bei 12 V. Die Wirkung der beiden kleinen Schwungscheiben genügt zum Überwinden kürzerer stromloser Stellen und gewährleistet einen ruckfreien Betrieb bei weniger sauberen Schienen. Zwei Haftreifen verhelfen den Loks zu einer Zugkraft, die ausreicht, um in der Ebene 18 vierachsige Schnellzugwagen zu befördern. Selbst in der Drei-Prozent-Steigung dürfen es noch deren zwölf sein. Zur Digitalisierung sind sechs Lötpads auf der Platine eingerichtet. Die Anschluss-Belegung ist in der deutschsprachigen Anleitung angegeben. Die als Stirnbeleuchtung eingebauten LEDs verbreiten bläuliches Licht. Wie der Hersteller hält auch der Tester eine rote Schlussbeleuchtung bei einer Lok, die hauptsächlich vor Zügen eingesetzt wird, für verzichtbar.

Die Bügelfalten-E 10 und die 112 sind hoffentlich nur die ersten Mitglieder der schrecklich netten Einheitslokfamilie. Für den unverbindlich empfohlenen Preis von 79,95 erhält man einen sehr guten Gegenwert. *Jochen Frickel*



Korrekt gebügelt präsentieren sich die Stirnseiten. Die 112 lächelt sogar ein wenig...

Aufzeichnung aus dem Tagebuch eines Wanderfreundes



Ankunft in Knobistein, einem kleinen Ort in Transsilvanien. Das Leben hier ist recht karg.

Das Knobistein-Geheimnis

Dürfen Modellbahnen auch mal gruselig sein? Durchaus! Mit etwas Phantasie lassen sich auch mystische Szenen, wie sie aus Romanen stammen könnten, im Kleinen umsetzen.



Kaum raus aus dem Bahnhof, begegnet unserem Wanderer ein festlich geschmücktes Gespann mit einem teuren Toten auf dem Weg zum Friedhof.



Überall im Ort verstreut stehen Vogelscheuchen, obwohl die Erntezeit schon längst vorbei und das meiste Laub von den Bäumen gefallen ist.

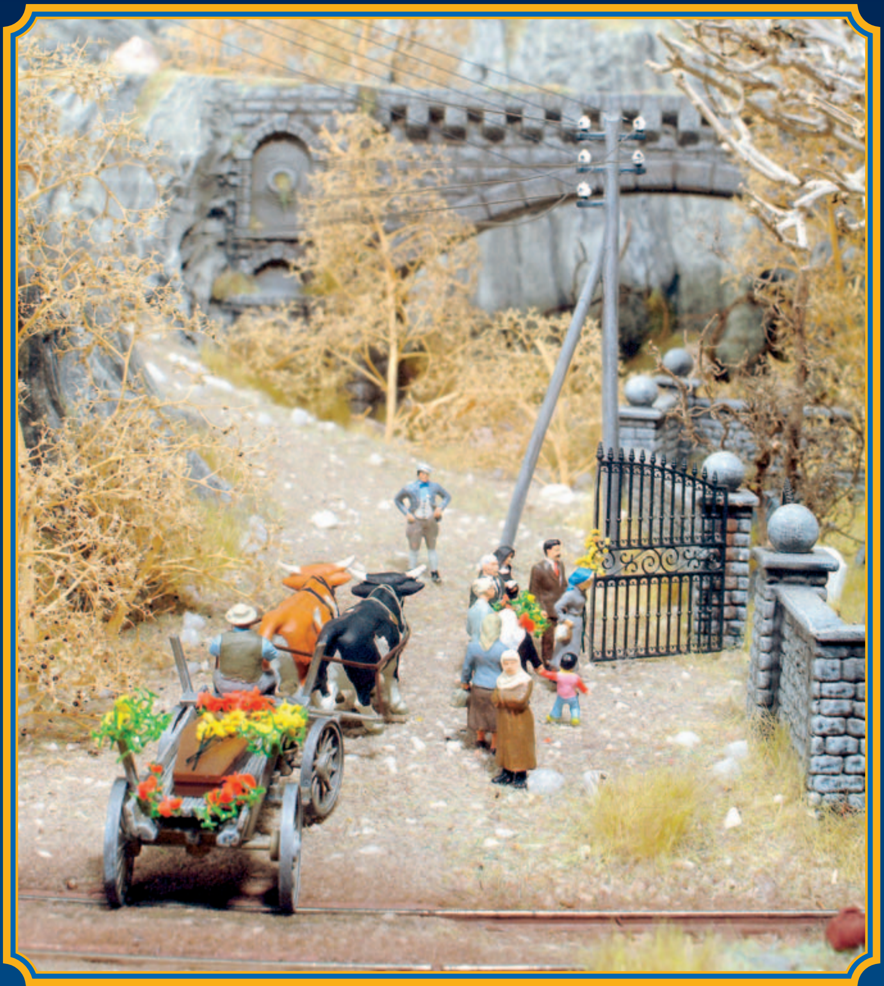
Freitagabend in Transsilvanien: Vor mir sollten ein paar ruhige Tage in der Abgeschiedenheit der Berge liegen. Auf zahlreichen Wanderungen wollte ich dort wieder zu Ruhe und meinem inneren Gleichgewicht finden. Dass alles anders kommen würde, davon war beim Verlassen des Zuges auf der kleinen Bahnstation unterhalb des altehrwürdigen Schlosses noch nichts zu merken.

Noch heute kann ich die in meinem Tagebuch niedergeschriebenen Ereignisse nicht völlig verstehen. Zu viele Rätsel sind geblieben.

Nachdem ich mich einquartiert hatte, beschloss ich, einen kleinen Rundgang durch den Ort zu unternehmen. Das Leben der Einheimischen ist von der kargen Landschaft sowie der beschwerlichen Arbeit in der rauen Natur geprägt. Nicht wenige verdienten sich ihren Unterhalt mit der Schafzucht und der damit verbundenen Wollverarbeitung. Junge Leute oder gar Kinder trifft man kaum, die meisten gingen fort auf der Suche nach einer besseren Zukunft. Zurück blieben diejenigen, die hier entweder fest verwurzelt sind oder woanders auch kein Auskommen finden würden. Einzige Abwechslung im grauen Alltag sind wohl die Gespräche →



Nachts in Transsilvanien: Drohend ragt das Schloss über den Ort Knobistein. Kein Mensch ist auf der Straße, nur eine schwarze, unheimliche Kutsche.



Der Totenwagen hat den Friedhof erreicht. Hier wartet eine eher teilnahmslose Trauergemeinde.



Das Grab ist bereits ausgehoben, weitere Gäste warten, auch der Pater, der die Trauerfeier abhalten wird.



Eine Vogelscheuche inmitten weidender Schafe ist ungewöhnlich, für den Schäfer aber wohl wichtig.

mit den Nachbarn im Schein der ersten Sonnenstrahlen des herannahenden Frühlings.

Allerdings scheint über dem Ort etwas Geheimnisvolles, bisweilen sogar Unheimliches zu liegen, wie mir jedoch erst beim Schreiben dieser Zeilen auffällt: Den langsam zerfallenden Bahnhof, einzige Verbindung in die weitere Zivilisation, schmücken seltsam betonte Kreuze – beinahe so, als sollten sie nicht verzieren, sondern etwas abwehren.

Irritierend war auch die Beerdigung einer jungen Frau, der ich als Zaungast zufällig beiwohnte. Keine Zeichen tiefer Trauer waren erkennbar, auch keine tröstenden Worte der Angehörigen oder Freunde zu vernehmen. Stattdessen schienen sich alle in ein Schicksal gefügt zu haben, das unabwendbar und in dem der Tod alltäglich ist.

Ebenso seltsam empfand ich die Scheuche auf der Schafweide oberhalb des Dorfes. Normalerweise vertreibt man damit Vögel aus den Gemüsegärten, ein solcher war nur nirgends zu sehen.

Nicht deuten konnte ich auch einige seltsame, markerschütternde Schreie in der Luft, die ich bei einem nachmittäglichen Abstecher in die Berge vernahm. Sie klangen wie von einem Vogel aus längst vergangener Zeit. Ebenso unklar blieb die Ursache eines riesigen Schattens in der Ferne, der kurz danach rasch vorüberzog. Nach der Rückkehr in den Ort erfuhr ich, dass ein älteres Paar, das sich zu Fuß für einen Kurzbesuch über die noch schneefreien Höhen ins Nachbardorf begeben wollte, seit dem späten Nachmittag vermisst wurde. Eine Suche wollte allerdings zu meinem Erstaunen niemand beginnen.

Überhaupt schienen die Einheimischen nicht sehr redselig zu sein, weshalb ich den Tag recht früh beschloss. Begleitet von Wolfsgeheul schlief ich ein.

Der zweite Tag: Nach einer ruhigen und entspannten Nacht erkundigte ich mich während des Frühstückes beim Wirt nach den Tieren. Er bestätigte mir, dass es in der Umgebung ein größeres Rudel Wölfe gäbe. Hin und wieder würde es auch ein verirrtes Schaf reißen. Gefahr drohe einem Gast wie mir jedoch keine, da die Wölfe nur nachts und fernab des Ortes ihr Unwesen trieben. Ab und an kämen auch Bären vorbei. Vor ihnen solle man sich aber in Acht nehmen.

Ich machte mich nach dem Frühstück frisch gestärkt bei bestem Wetter auf den Weg in die Berge und verbrachte dort →



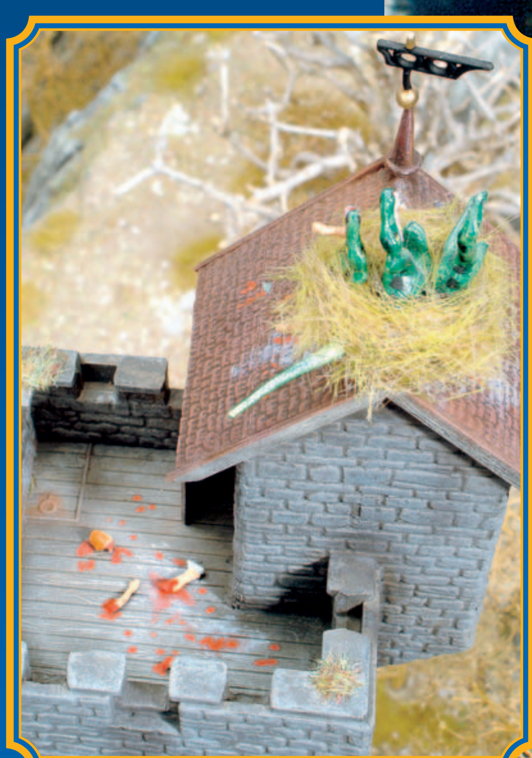
Ein altes Ehepaar überquert anscheinend sorglos am späten Nachmittag einen Bergpass.



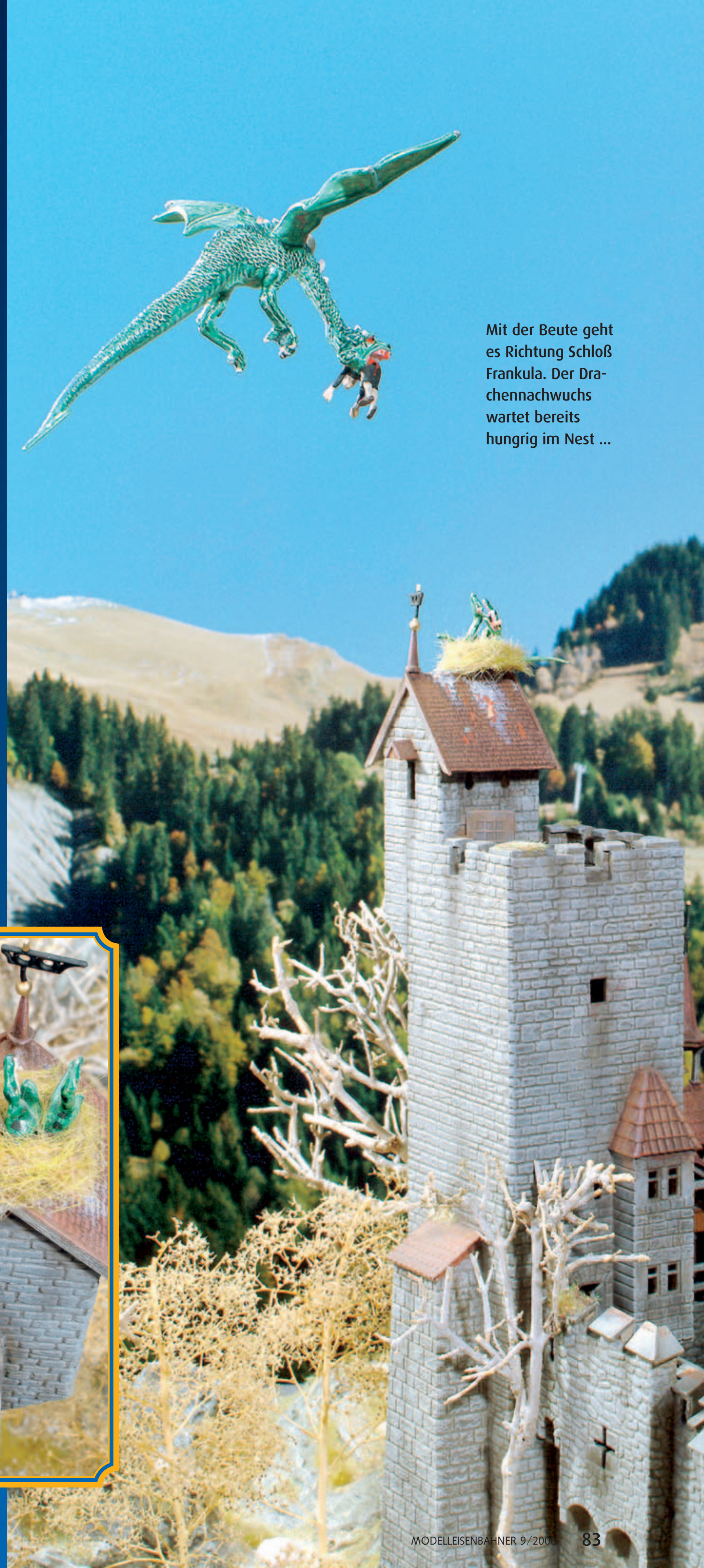
Zwei Bären beobachten die beiden arglosen Wandersleute. Droht denen etwa Gefahr?



Plötzlich das Grauen – aus dem Himmel! Mit gellendem Schrei fasst ein großer Drache sein wehrloses Opfer.



Bald ist vom Opfer nicht mehr viel übrig. Doch die Nimmersatten schreien bereits nach einem Nachtisch.



Mit der Beute geht es Richtung Schloß Frankula. Der Drachennachwuchs wartet bereits hungrig im Nest ...



In dieser Nacht ist Vollmond. Gefräßige Wölfe haben wieder ein Opfer gefunden, ein wehrloses Schaf aus der benachbarten Herde.



Nach Mitternacht: Totenstille liegt über dem Ort. Nur die schwarze Kutsche ist zu sehen – mit Graf Dracula, der wieder ein Opfer gefunden hat.

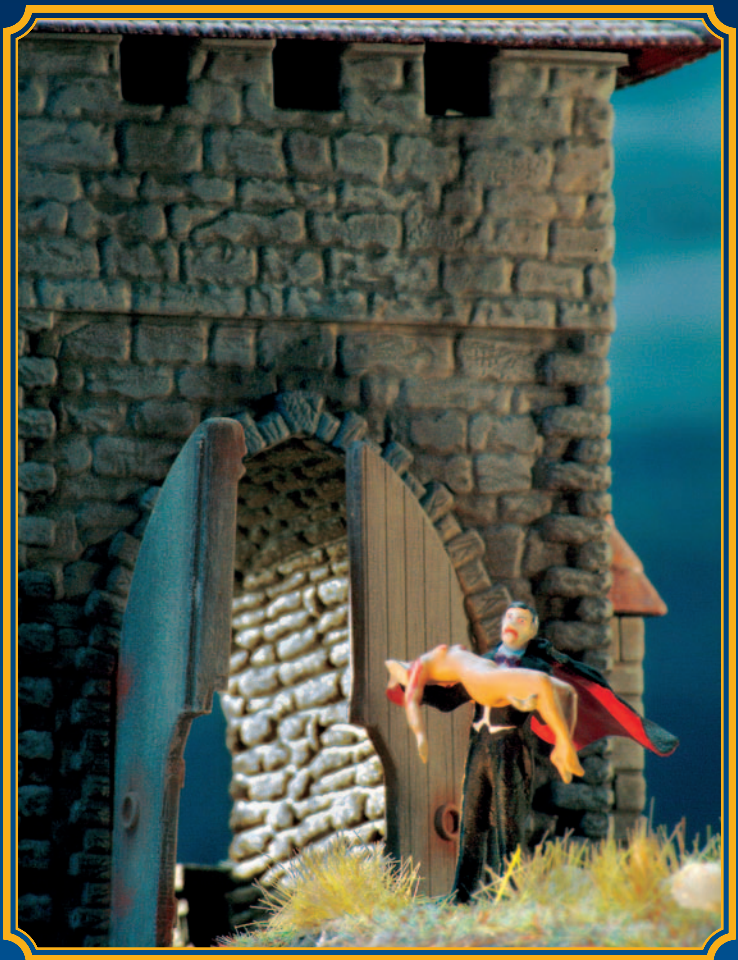
Nach Mitternacht erwacht ein gespenstisches Leben auf Schloss Frankula

den Tag. Kurz nach einem grandiosen Sonnenuntergang kehrte ich wieder zurück. Meinen Gastwirt schien etwas zu bedrücken und wir kamen ins Gespräch. Mit der Schilderung meines Ausfluges entsetzte ich ihn jedoch. Grund seines Verhaltens war das vermisste Paar, dessen Schicksal sich mir nun offenbarte: Im Beisein ihres Mannes wurde die Frau gestern am späten Nachmittag das Opfer des gefräßigen fliegenden Drachen. Der sei auf sein altes Nest oben auf dem Schloss zurückgekehrt. Da er offenbar Junge zu versorgen hätte, würde er nun wohl auch Menschen jagen, so der Gastwirt mir gegenüber. Bislang war der Drache keine Gefahr und hätte die Bewohner des Ortes verschont. Man konnte ihn auch mit gewöhnlichen Vogelscheuchen von den Schafherden fernhalten.

Deshalb also stand die seltsame Strohpuppe fernab aller Gärten in den Bergen. Und der markerschüternde Schrei von gestern war von einem blutrünstigen Flugdrachen. Ich wurde kreidebleich.

Im weiteren Verlauf des Gespräches erfuhr ich allerdings noch mehr Wundersames. Der Drache war bei weitem nicht die einzige Sorge der Bewohner. Deren größtes Ärgernis war Graf Dracula vom nahegelegenen Schloß.

Meine Neugierde war geweckt. Ich wollte mehr über den Grafen erfahren und der Wirt erzählte flüsternd weiter. Der Graf sei neben seinem Diener der einzige Bewohner des alten Schlosses und nur in den Nächten in seiner schwarzen Kutsche unterwegs. Er lasse sich durch den Ort fahren und suche sich unter den wenigen verbliebenen jungen Frauen seine Opfer. Er sauge deren Blut, weil er dies zum Überleben brauche. In der Zwischenzeit würden Wölfe das Schloss bewachen. In Vollmondnächten herrsche dort regelmä- →



Im hellen Mondlicht trägt Graf Dracula sein junges Opfer in seine Burg. Wieder hat er frisches Blut gesaugt, um weiterleben zu können.



Erst nach Mitternacht erwacht das Leben auf der Burg. Untote kommen aus ihren Gräbern und feiern bis zum Morgengrauen.



ßig ein buntes Treiben und weitere Untote feierten dort oben. Zum Schutze vor ihnen stelle man im Dorf Kreuze auf und hänge Knoblauchzehen vor die Türen. Dracula würde aber dennoch auf seinen nächtlichen Touren immer wieder neue Opfer unter den jungen Frauen finden.

Mir ging bei der schaurigen Erzählung des Wirtes ein Licht auf – dies war also das unausweichliche Schicksal der Einheimischen, das sie angesichts des Todes so teilnahmslos werden ließ. Früher oder später würden sich alle in blutsaugende Vampire verwandeln, deren Opfer dann ahnungslose Reisende wären.

Auf keinen Fall wollte ich an diesem grausigen Ort noch länger bleiben. Der nächste Zug ging aber erst morgen in aller Frühe. Mit Hilfe eines Glases schweren Rotweines versuchte ich nun nach diesen Aufzeichnungen in den Schlaf zu finden.

Der dritte Tag: Jetzt sitze ich im Zug und bin froh, diesen unsäglichen Ort in Transsilvanien verlassen zu können. Die Erzählungen meines Gastgebers am vergangenen Abend haben mir keine Ruhe gelassen. Die Nacht war eine einzige Aneinanderreihung von Albträumen voller Wölfe, Drachen und Vampire. Etwas Ruhe fand ich erst am frühen Morgen, als ich mich dem Bahnhof näherte. Mit jedem Schritt wuchs die Gewissheit, den schaurigen Ort endlich verlassen zu können. Das Herannahen des Zuges an den fast leeren Bahnsteig empfand ich als Erlösung. Das nun gleichmäßige Rattern der Räder im leeren Personenwagen wirkt beruhigend, gleich werde ich in einen wohlverdienten Schlaf fallen. Etwas merkwürdig erscheint mir jedoch der der einzige, ebenfalls zugestiegene Fahrgast: Im Reisegepäck hat er einen schwarzen Sarg, mit dem er nun durch Transsilvanien reist.

Auf einer nur 1x1 Meter großen Anlage hat Frank Knobloch ein meisterliches Gruselschaustück gezaubert, das die Firma Busch gerne auf ihren Messen zeigt. Alle wichtigen Figuren wurden aus gewöhnlichen Figuren speziell angefertigt und angemalt. Der fliegende Drache besteht aus Weißmetall und wurde liebevoll und bis ins kleinste Detail bemalt. Wer mehr über die Gestaltung der Anlage erfahren möchte, sei auf die Internetseite von Busch verwiesen: www.busch-modell.com.

Uwe Oswald, Markus Tiedtke

In der Abenddämmerung, nach Sonnenuntergang, geht die schwarze Kutsche auf Reisen...

ANLAGEN-STECKBRIEF

Einteilige H0-Anlage
Maße: 1x1 m
Erbauer: Frank Knobloch
Beruf: Grafikdesigner
Bauzeit: Zwei Monate
Epoche: I oder II, nicht näher festgelegt
Gleismaterial: Fleischmann
Betrieb: Analoger Dauerbetrieb im Kreis, Fahrzeuge von Fleischmann
Besonderheiten: Licht- und Klangeffekte zur Unterstützung eines gruseligen Eindrucks, Geisterschiff auf der Anlagenrückseite, Drachen aus dem Sortiment der Phantasie-Modelle
Anlagenthema: Phantasieanlage in Anlehnung an die Gruselgeschichten rund um den Vampir Graf Dracula



Am Bahnhof trifft der Frühzug ein. Nur zwei Fahrgäste steigen ein, unser Wandergeselle und ein Mann mit einem Sarg als Gepäck.

Fotos: Markus Tiedtke

Modellbahn Aktuell

TRIX ▸ *DR-Abteilwagen in H0 und Messzug mit 103 in N*



Mit separat montierten Handgriffen an den Einstiegen und angesetzten Leitern an den Stirnseiten rollen die beiden DR-Epoche-III-Abteilwagen B4p (Ex-C4i-33d und Ex-BC4i-33g) als Set (hinten) in den Fachhandel. Auf Pfalzbahn-Vorbilder geht das Minitrix-Schnellzugwagenset mit zwei CCü, einem ABCCü und einem PPü zurück. Auch die passende S 3/6 wartet auf N-Bahn-Einsätze. Als Epoche-V-Messzugset (Mitte) liefern die Nürnberger die Vorserien-E03 750 001 und drei unterschiedliche Waggons. Freunde dänischer Eisenbahnen bedient Trix mit der N-Nohab (vorne) in DSB-Ausführung. www.trix-online.de.

WIKING ▸ *VW-Cabrio Eos in H0*



Als klassischer Aufliegerzug fährt der Krupp Titan (Bild hinten) ins H0-Sortiment. Historisch geht´s auch beim zweifarbigen VW-Bus T1 zu, der mit Dachgepäckträger und Schlauchboot für Urlaubsstimmung der 60er-Jahre sorgt. Moderne Sommergefühle beschwört der neue Open-Air-Wolfsburger, der H0-Eos (Bild). Auf vielfachen Wunsch kehrt der Mercedes-Pullmann-Bus ins H0-Sortiment zurück. Für „Manner" geht der Mercedes-Benz Actros als Koffer-Sattelzug in die N-Spur. H0-Treckerfahrer für historische und moderne Traktoren gibt es jetzt in Zehner-Packungen. www.wiking.de.

I.S. MODELLBAU ▸ *212 der NbE in H0*

Die in attraktivem Orange-Weiß-Blau der Aschaffenburger Nordbayerischen Eisenbahngesellschaft (NbE) lackierte 212 liefert I.S. Modellbau auf Basis des Roco-H0-Modells. Die Lok kann für Gleich- und Wechselstrom geordert werden. Info: I.S. Modellbau, Bernd Schumacher, Hagener Str. 290a, 57223 Kreuztal, Tel. (02732)86647, www.IS-Modellbau.de.



ROCO ▸ *Lange 103, rote V 100.20 und spanische D333 in H0*



V. l. n. r.: Die V100.20 rollt als klassische Epoche-III-Maschine an. Der Großraumwagen Bpmz 291 ist wieder im Ozeanblau-Beige der Epoche IV lieferbar. Die dreiachsigen Abteilwagen der K.P.E.V. erhielten einen dunkelgrünen Anstrich. Außerdem fährt die spanische Adaption der dänischen Mz, die D 333 der RENFE, ebenfalls in H0 vor. Mit der Langversion der 103 stellt sich ein Roco-Klassiker mit aktueller Technik vor. www.roco.cc.

TILLIG ▸ *„Bromberg" in TT*

Als DR-Epoche-IV-Version beschriftet ist das TT-Modell eines gedeckten Güterwagens der Bauart „Bromberg". Gefrierfleisch der Hamburger Fleisch-Einfuhr-Gesellschaft transportierte das Epoche-II-Vorbild des kurzen H0-Kühlwagens. www.tillig.com.

NAUMANN ▸ *Mitropa-Anhänger in H0*



Den bekannten aus, Kunststoff gefertigten Einachs-Verkaufsanhänger von Dom-Models bietet Naumann exklusiv in einer Mitropa-Ausführung an. Info: Naumann, Chemnitzer Str. 108, 51067 Köln, Tel. (0221)696966, www.naumann-online.de.

US-Corner

1



3



Die stark vereinfachten und verkürzten H0-Streamliner-Personenwagen (Bild 1) legt Athearn wieder auf. Der ebenfalls in der Ready-to-Roll-Produktlinie erscheinende Double-Door-Box-Car der Great Northern, gefällt durch die akkurate Bedruckung. Athearn-Produkte sind über Noch (www.noch.de) erhältlich. Aus der H0-Trainman-Linie von Atlas stammt der moderne Evans-Gondola, der für die Atlantic & Western (Bild 2) unterwegs ist. Atlas-Modelle sind über den spezialisierten Fachhandel erhältlich. Info: www.atlasrr.com. Walthers liefert die GP20 (Bild 3) nun auch mit High Hood. Besonders elegant wirkt die H0-Maschine im Silber-Orange der Western Pacific. Info: www.walthers.com.

2



NOCH ▸ *Hartschaum-Mauern für H0*



Mit den neuen Hartschaum-Mauern kann man beispielsweise elegante Einfassungen von Villen-Grundstücken (Bild) realisieren. Neben der abgebildeten fertigt Noch auch Bruchstein- und Ziegelmauerwerknachbildungen, mit denen sich unter anderem Parks oder Kirchgärten einfrieden lassen. www.noch.de.

WEINERT ▸ *BR 94 der DRG, DB und DR in H0*

Das H0-Modell der BR 94 liefert Weinert als Komplettbausatz. Bei den Ausführungen für DRG, DB (Bild) und DR hat der Käufer auch noch die Wahl zwischen NEM-, RP 25- und RP 25-Radsätzen mit 2,2 mm breiten Rädern. Die 99 221 bis 99 223 liefert Weinert für H0e und H0m als Metall-Komplettbausatz. Durchgeätzte Riffelblechabdeckungen für Untersuchungsgruben ergänzen das Bw-Zubehör. Für Erhellendes beim Gleisbau sorgt die beleuchtbare Weichenlaterne, die Weinert als Bausatz anbietet. Info: Weinert Modellbau, Mittelwendung 7, 28844 Weyhe, Tel. (04203)9464, www.weinert-modellbau.de.



MODELLBAHN AKTUELL

FLEISCHMANN ▸ *PwPost4üe in H0 und Selbstentlader Fans 128 in N*





Mit reichlicher Verspätung rollt der neu konstruierte PwPost4üe (Bild) in DB-Epoche-III-Ausführung an. Beschriftungsvarianten für die Epoche IV sind die 050 478 und 103 109 (beide mit ESU-Loksound-Decoder). N-Bahner können jetzt den Desiro in der ÖBB-Version einsetzen. Der verkehrsrote Epoche-V-Selbstentladewagen Fans 128 (Bild), den die Nürnberger mit und ohne Handbremse fertigen, wird in der nächsten Ausgabe eingehender vorgestellt. www.fleischmann.de.

LIMA ▸ *Überarbeitetes Rheingoldwagen-Set in H0*



In überarbeiteter Ausführung und mit montierten Zurüstteilen kommen Limas TEE-Wagen wieder in den Handel. In der Beschriftung der frühen Epoche IV erscheinen der Aussichtswagen ADmh, der Buckelspeisewagen WRüm, Abteilwagen Aüm und Großraumwagen Apüm in einem Set. Import und Service in Deutschland erfolgen über Lemke. www.lemkecollection.de.

LEMKE ▸ *DB-Talgo-Hotelzug in H0*



Als sechsteilige H0-Wagengarnitur erscheint in Lemkes Electrotren-Sortiment der DB-Talgo-Hotelzug (Bild). Ergänzt werden kann das Gliederzug-Set noch durch einzeln erhältliche zwei Schlafwagen und einen Komfortsitzwagen. www.lemkecollection.de.

HAPO ▸ *Feldbahndiesellok in H0e*

Die beim Vorbild aus dem Jahre 1929 stammende Gmeinder-Diesellokomotive weist in H0e aufgesetzte Nietenbänder und Federpakete auf und wird durch einen Faulhabermotor auf beiden Achsen angetrieben. Das Fertig-Modell ist auch digital für NMRA-DCC lieferbar. Info: H. Poitner, Bachfeldstr. 4, 86899 Landsberg, Tel. (08246)1552, Internet: www.hapo-bahn.de.



AUHAGEN ▸ *Wohnhaus in H0*



Die Sommerneuheiten werden pünktlich und vollständig ausgeliefert und bieten mit dem Wohnhaus in H0 (Bild) den absoluten Höhepunkt an. Desweiteren werden mit den H0-Bahnhöfen „Sellye" (Ungarn) und „Vidnava" (Tschechien oder Slowakei) ganz gezielt Gebäude für die osteuropäischen EU-Länder angeboten, die das dort typische Flair auf die Anlage holen. Für TT ist der Güterschuppen in Ziegel-Fachwerk-Bauweise (passend zum Bahnhofsensemble Klasdorf) neu im Angebot. Mehrere Stipp-Kartonmodellbögen runden das umfangreiche Neuheitenpaket ab. www.auhagen.de.

BRAWA ▸ *Epoche-IV-216 und Epoche-V-142 in H0*

In Beige-Ozeanblau mit klassischem ozeanblauen Logo bietet Brawa die aus Metall gefertigte 216 (rechts) an. Orientrot mit aktuellem DB-AG-Logo war beim Vorbild die letzte Lackierungsvariante der Holzroller genannten E-Lok-Baureihe 142. N-Bahner dürfen sich auf die Epoche-IV-Ausführung der 119 003 der DR freuen. www.brawa.de.



HERPA ▸ *Fiat X1/9 in H0*



Bei den Epoche-IV-Modellen geht es bei Herpa Schlag auf Schlag. Den ebenso flotten wie rostanfälligen Fiat X1/9 (Bild rechts) setzte Herpa stimmig im Maßstab 1:87 um. Im selben Maßstab erscheint ein Tankwagen auf Krupp-Titan-Basis (Bild links). Für die Spedition Wandt rollt ein Büssing-8000-Hängerzug. Freunde modernen Fernverkehrs werden mit einem Danzas-Schiebeplanen-Hängerzug mit Scania-Zugmaschine bedacht. Blaulicht-Fans können den Notarzt im Märkischen Kreis im brandneuen BMW-X3 zum Einsatz schicken. www.herpa.de.

MKB ▸ *Bahnhof Bruchhausen-Vilsen in H0*



Wie von MKB gewohnt, besteht der Bahnhof Bruchhausen-Vilsen aus exakt gelaserten Karton-Teilen und wird als Bausatz geliefert. Vom Verkaufspreis gehen 4 Euro an den Deutschen Eisenbahn-Verein, der die Museumsbahn in Bruchhausen-Vilsen unterhält. Auf Wunsch wird der Bausatz auch für Spur 0 gefertigt. Der Vertrieb erfolgt ausschließlich über Roland Modellbahnstudio, Gröpelinger Heerstr. 165, 28237 Bremen, Tel. (0421)613078.

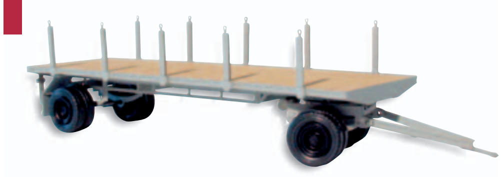
Modellbahn Aktuell

SCHUCO ▸ *Luftfracht-Matador in 0*



Die Einsatzgebiete des Tempo-Matador waren vielfältig. Der 1955 auf der IAA vorgestellte Lieferwagen (Bild rechts) erfreute sich vor allem bei Kleinunternehmern großer Beliebheit, fand aber auch Abnehmer bei Speditionsfirmen. Das fein detaillierte Schuco-Modell im Maßstab 1:43 hat einen von Schenker für Luftfracht-Straßentransporte eingesetzten Matador I mit Pritsche und Plane zum Vorbild. Im selben Maßstab fertigt Schuco weitgehend aus Metall den Schlepper Schlüter DS15 (Bild links). www.schuco.de.

IMMODELL ▸ *Plattformanhänger in H0 und TT*



Für den Transport von Baustoffen in der Landwirtschaft oder beim Straßenbau bietet IMModell für H0 und TT Modelle solcher doppelbereifter Acht-Meter-Plattformanhänger an (Bild). Rahmen und Fahrwerk bestehen aus edlem Messing, die aus Holzbohlen zusammengesetzte Ladefläche wird authentisch mittels gelasertem Sperrholz nachgebildet. Die Wagen sind bei IMModell als Bausatz und als Fertigmodell erhältlich. Immodell, Gaußstr. 33, 09117 Chemnitz, Tel. (0371) 8200031, www.im-modell.de/messing.

PIKO ▸ *„Hercules" in H0*



Kurz vor Redaktionsschluss traf das H0-Modell der ÖBB-Diesellok 2016 „Hercules" (Bild) ein. Der MEB wird das Modell im nächsten Heft ausführlich vorstellen. Der Kühlwagen Gkn Berlin (Tko02) der DRG hat nun ein Bremserhaus erhalten. Großbahner können sich auf den Bausatz einer im Maßstab 1:22,5 gehaltene Scheune amerikanischer Bauart freuen. Info: www.piko.de.

BORN ▸ *Schweizer Paketpostwagen in H0*



Den zweiachsigen Schweizer Paketpostwagen Z2 fertigt Born als Kunststoff-Kleinserien-Modelle mit Messingteilen. Lieferbar ist das Fertigmodell in zwei Epoche-IV-Ausführungen. Als Messing-Fertigmodell wird auch der zweiachsige Benzoltriebwagen CFm 1/2 geliefert, der für Gleich- und Wechselstrom jeweils mit Digital-Decoder ausgestattet ist. Info: Modellbaustudio Born, Kluggasse 12, PF 1704, CH-8640 Rapperswil, Tel. (0041)(55)2111303, www.modellbaustudio.ch.

MÄRKLIN ▸ *Epoche-III-Schnellzugwagen-Quartett in Z*



Die 60er-Jahre lässt die jetzt ausgelieferte Z-Fernschnellzug-Garnitur nach Vorbild des Bundesbahn-F-Zugs „Hans Sachs“ aufleben, der zwischen München und Hagen verkehrte. Das Set (Bild) besteht aus drei Erste-Klasse-Schnellzugwagen Am 203 mit unterschiedlichen Wagennumern und einem DSG-Speisewagen Wr4üg(e). Die knuffige H0-Köf II (Bild) ist für das Bauunternehmen Wiebe im Einsatz. www.maerklin.de.

LILIPUT ▸ *Württembergischer H0-Kesselwagen*

Pikanterweise trägt der dreiachsige württembergische Kesselwagen Anschriften einer Badischen Zuckerfabrik. Pikantes anderer Art bekommen möglicherweise die Gäste im H0-Halbspeisewagen ARüe angeboten, der in Epoche-IV-Ausführung anrollt. www.liliput.de.



TI-HO ▸ *Holzschnitzelwagen in H0*



Einen modernen französischen Holzschnitzel-Transportwagen fertigt Ti-HO mit drei unterschiedlichen Wagennummern. Der Deutschland-Vertrieb erfolgt über M+D. Info: M+D, Ottostr. 4, 93413 Cham, Tel. (09971)32930.

FRIHO ▸ *Kranwagen der BLS für H0*



Den H0-Kranwagen für Brückenunterhaltungsarbeiten fertigt Friho aus geätzten Neusilberteilen als Handarbeitsmodell. Info: A. Friedli, Rawilstr. 10, CH-3775 Lenk, Tel. (0041)337331071, www.friholenk.de.

Modellbahn Aktuell

MÄRKLIN/DBAG

Wiederaufbauhilfe



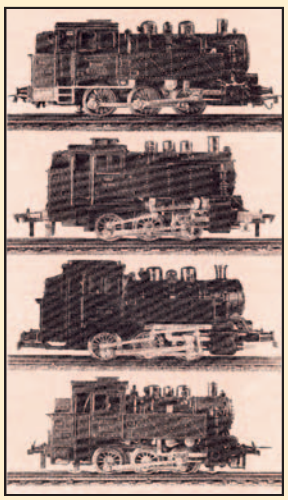
Foto: A. Stirl

Paul Adams übergab den Scheck mit 216600 Euro für den Aufbau des „Adler“ an Hartmut Mehdorn.

● Märklin hat in den vergangenen Monaten 3333 Exemplare des kleinen „Adler“ und Trix nochmals 999 Stück in H0 mit einem Spendenanteil von jeweils 50 Euro verkauft. Das Unternehmen unterstützt damit den Wiederaufbau des „Adler“ mit 216600 Euro. Märklin-Geschäftsführer Paul Adams überreichte DB-Chef Hartmut Mehdorn am 5. Juli den entsprechend dotierten Scheck. Der „Adler“ soll nach dem Brand im vergangenen Jahr nun im Werk Meiningen wieder hergerichtet werden und spätestens anlässlich 175 Jahre Eisenbahnen in Deutschland im Jahre 2010 auch wieder fahren.

Im Rückspiegel entdeckt

VOR 50 JAHREN: Spielzeug oder Modell?



● Im Septemberheft 1956 diskutierte der damalige Dr.-Ing. und spätere Professor Harald Kurz ein Thema, das so alt ist wie unser Heft und so jung wie unsere Zeit: Die Frage, ob die angebotenen Industriemodelle nun als Spielzeug oder als Modell zu werten sind. Dabei verglich er Modelle aus DDR- und BRD-Produktion und bezog auch ein Modell von Rivarossi (Italien) in die Betrachtung ein. Kurz: „Auf einem langen Wege hat sich die Spielzeugindustrie von der primitivsten Darstellung einer Lokomotive gelöst und Erzeugnisse geschaffen, die man als Modell ansprechen darf.“ Doch schien das für beliebte Loks wie die 23 der DB (Märklin) oder die 50 der DR (Piko) eher zu gelten als für „unwichtig“ gehaltene Rangierloks: Von den vier verglichenen H0-Modellen der BR 80 (v.o. Märklin, Fleischmann, Piko, Trix) stimmte letztlich nicht eine mit einer 1:87-Vergleichszeichnung überein; das Trix-Modell kam dieser noch am nächsten. Deshalb forderte Kurz: „Man sollte ihr daher mehr Sorgfalt widmen, als dies heute noch von einigen Herstellern für nötig gehalten wird.“

ROCO

Mozart-Taurus

● Seit jeher ist die Firma Roco mit Salzburg verbunden. Anläßlich des diesjährigen 250. Geburtstages von Wolfgang Amadeus Mozart würdigt Roco den großen Sohn der Stadt mit besonders auffällig lackierten Tauri. Dazu beauftragte die Modelleisenbahn GmbH die Designerin Gudrun Geiblinger mit dem Entwurf eines entsprechenden Layouts. Dieser wurde mittels aufwendiger Folientechnik auf dem Taurus mit der passenden Betriebsnummer 1116 250-0 aufgebracht. Ein Jahr lang wird dieser Taurus in dem schönen und auffälligen Design die Blicke auf sich ziehen. Das entsprechende H0-Modell des Taurus wird Mitte November im Handel verfügbar sein.



Foto: Roco

Die Salzburger Landeshauptfrau Frau Mag. Gabi Burgstaller erhält von Leopold Heher, Geschäftsführer der Modelleisenbahn GmbH, ein H0-Modell des Mozart-Taurus

KISS SPECIAL LINE

BR 39 in Spur I

● Ein Schmäckerchen haben sich die Kiss Modellbahnen für das nächste Jahr vorgenommen: Die Baureihe 39, vormals pr. P 10, soll in fünf Varianten als Ganzmetall-Messing-Präzisionsmodell aufgelegt werden. Bis zum 31. Oktober 2006 gilt ein Bestell-Vorzugspreis, ausgeliefert werden soll im 3. Quartal 2007. Info: www.kiss-modellbahnen.de, Tel. (06204) 986680.

ENGELS MODELL-TRECKER-SHOP

Unseriöse Praktiken?

● In Heft 3/2006 hat MEB die Modelle von Icar aus Tschechien vorgestellt und als Bezugsmöglichkeit „Engels Modell-Trecker-Shop“ in Chemnitz benannt. Seit einiger Zeit erreichten MEB Hinweise von Lesern, dass Bestellungen trotz geleisteter Vorkasse nicht ausgeliefert würden. Da unsere Versuche, mit dem Inhaber Kontakt aufzunehmen, scheiterten, holte MEB direkt beim Hersteller Informationen ein. Icar ließ uns wissen, dass seine Modelle nach wie vor lieferbar sind, in Deutschland unter anderem über: www.modellbahn-schildhauer.de, Tel. (03834) 3283; den „Ostshop 24“ (richter.tino@t-online.de); Modellbahn Pabst, Tel. (036846) 5315; sowie das „Miniaturcenter“, E-Mail geschaeftsleitung@miniaturcenter.de. Über den „Engels Modell-Trecker-Shop“ erhielt MEB von verschiedender Seite Informationen, die MEB veranlasst haben, bei der Staatsanwaltschaft in Chemnitz nachzufragen. Die Staatsanwaltschaft bestätigte, dass gegen den Inhaber Anzeigen vorliegen und gegen ihn ermittelt wird. Sie rät Kunden, die noch Forderungen gegen den Inhaber haben, ebenfalls Anzeige zu erstatten (Staatsanwaltschaft Chemnitz, Postfach 921, 09009 Chemnitz).

Kurzkupplung

● **Für das 2. MRG-Modellbau-Seminar** „Wasser Marsch!“ mit MEB-Autor Michael Robert Gauß können noch Anmeldungen an der VHS in Bad Mergentheim vorgenommen werden, Tel. (07931) 57138. Meldeschluss ist der 15. September 2006.

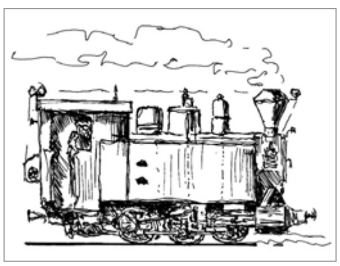
● **Im Ladengeschäft von Roland Kehr** („Kehi“) ist nach Einbruch und Brand hoher Schaden entstanden. Trotzdem sollen bestellte „Kehi“-Modelle ausgeliefert werden. Statt Spenden bittet Roland Kehr um den Erwerb seines Buches „Nicht klagen, kämpfen!“, das bei „Kehi“ bestellt werden kann (Hellerstraße 7-9, D-99817 Eisenach, Tel. 03691 – 746500).

● **Die Plattform der Kleinserie** wird zum vierten Mal ausgetragen. Veranstaltungsort ist das Oberstufenschulhaus beim Bahnhof in CH-Bauma, geöffnet ist vom 13. bis zum 15. Oktober.

SACHSEN I

40 Jahre „technomodell“

● Dass das 40-jährige Bestehen von „technomodell“ mit der 800-Jahr-Feier in Dresden zusammen fällt, ist sicher Zufall. Bedeutungsvoller ist das Zusammentreffen dieses Geburtstages mit den Erinnerungen an 125 Jahre Schmalspurbahnen in Sachsen, ist doch die kleine, aber feine Dresdener Modellbaufirma ein Synonym für sächsische Schmalspurbahnen im Modell. Ob in der Standard-Nenngröße H0e oder in der Gartenbahn-Variante (Nenngröße IIe), die Mannschaft um Ingenieur Gerhard Walter ist für alle Schmalspur-Modell-Liebhaber zum Inbegriff von hoher Funktionalität und maßstäblicher Detailtreue geworden. Die älteren Modellbahnfreunde erinnern sich: Die Firma Herr KG in Berlin-Köpenick brachte 1960 einen Schmalspurzug im Maßstab 1:87 auf den Markt. Wenn auch in TT-Spurweite (ein Zugeständnis an die Berliner Firma Zeuke & Wegwerth), die Lokomotive vom Typ VIk mit vierachsigen Personen-, Pack- und Güterwagen überraschte durch hervorragende Modellqualität – ein nebenberuflich entwickeltes Meisterwerk des damals 33jährigen Gerhard Walter. Bereits 1962 stand auch der erste Rollwagen zum Transport vollspuriger Güterwagen zur Verfügung. Heute ist das Sortiment des Dresdener Kleinserienherstellers breit gefächert und doch konsequent auf die Modellnachbildungen des einst größten Schmalspurbahnen-Netzes in Europa ausgerichtet. Dazu herzlichen Glückwunsch und alles Gute für das Fortbestehen der Firma „technomodell“ über (mindestens!) weitere 40 Jahre! *Georg Kerber*



Zeichnung: Georg Kerber

Alles Gute, „technomodell“!

MESSE-KALENDER

30. SEPTEMBER – 3. OKTOBER 2006: Modell-Hobby-Spiel, Leipzig.

4. – 8. OKTOBER 2006: Suisse Toy, CH-Bern.

26. – 29. OKTOBER 2006: Modell Süd Bau & Bahn, Stuttgart.

3. – 5. NOVEMBER 2006: Modellbau Bodensee, Friedrichshafen.

9. – 12. NOVEMBER 2006: Modellbahn Köln.

18. – 19. NOVEMBER: 2. Internationale Spur-0-Expo, B-Roeselare.

24. – 26. NOVEMBER 2006: Modellbau Bremen.

24. – 26. NOVEMBER 2006: Modellbauwelt Hamburg.

SACHSEN II

Museum und Schau

● Anfang Juli wurden im frisch rekonstruierten „Historischen Güterboden“ (Bild) am Bahnhof Radebeul Ost Modellbahnanlagen, Dioramen und Einzelmodelle ausgestellt, die sächsische Schmalspurbahnen zum Vorbild hatten: 22 Bahnhöfe und Haltepunkte in H0e oder IIe waren zu bewundern. Aus Platzgründen konnten zwei Anlagen gar nur in Teilstücken ausgestellt werden. Radebeul selbst sowie die Lößnitzgrundbahn gab es ebenfalls im Modell. Die Modellbahnschau rundete das zweite Festival anlässlich 125 Jahre sächsische Schmalspurbahnen ab, das vom 7. bis 9. Juli in Radebeul stattfand. *ma*

Foto: M. Altmann



IMPRESSUM

VERLEGER
Hermann Schöntag

HERAUSGEBER
Wolfgang Schumacher

CHEFREDAKTEUR
Dr. Karlheinz Haucke (verantwortlich)

REDAKTION
Stefan Alkofer, Henning Bösherz, Jochen Frickel
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

GRAFISCHE GESTALTUNG
Ina Olenberg, Caroline Becker

ANZEIGEN
Hermine Maucher
Telefon (07524) 9705-40
Caroline Becker
Telefon (07524) 9705-41
Anzeigenfax (07524) 9705-45
E-Mail: anzeigen@modelleisenbahner.de

FREIE MITARBEITER
Rainer Albrecht, J. H. Broers, Lars Brüggemann, Joachim Bügel, Jörg Chocholaty, Dirk Endisch, Matthias Fröhlich, Michael Robert Gauß, Peter Grundmann, Peter Haslebner, Helmut Heiderich, Jörg Hajt, Frank Heilmann, Falk Helfinger, Marcus Henschel, David Hruza, Michael Hubrich, Rainer Ippen, Georg Kerber, Steffen Kloseck, Axel Mehnert, Frank Muth, Fritz Osenbrügge, Ralf Reinmuth, Dirk Rohde, Christoph Romann, Armin Schmutz, Andreas Stirl, Markus Tiedtke, Roland Wirtz, Burkhard Wollny, Christian Zellweger

REDAKTION
MEB-Verlag GmbH
Modelleisenbahner
Biberacher Str. 94, 88339 Bad Waldsee
Telefon (07524) 9705-0
Fax (07524) 9705-25

ABONNENTEN-SERVICE
MEB-Verlag GmbH
Lessingstr. 20
88427 Bad Schussenried
Telefon (07583) 9265-37
Fax (07583) 9265-39
E-Mail: abo@modelleisenbahner.de
Preis des Einzelhefts: € 3,80
Jahres-Abonnement Inland:
€ 44,40
Schweiz: sFr 85,70
EU-Länder: € 55,60
Andere europ. Länder: € 62,60
Weitere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung jeweils frei Haus. Kündigung des Abonnements sechs Wochen vor Vertragsende.

DRUCK
pva, Druck und Medien-Dienstleistungen GmbH
D-76829 Landau/Pfalz

VERTRIEB
IPV Inland Presse Vertrieb GmbH
Wendenstr. 29
20097 Hamburg
Tel. 040/23711 - 0
Fax 040/23711 - 215
E-Mail: ipv@ipv-hh.de
Internet: www.ipv-online.de

Der MODELLEISENBAHNER erscheint monatlich. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche können nicht anerkannt werden.

Für unverlangt eingesandte Manuskripte, Fotos oder sonstige Unterlagen übernimmt der Verlag keine Haftung.
Bankverbindung:
Volksbank Biberach
(BLZ 654 901 30) Konto-Nr. 117 715 000.
Anzeigenpreisliste Nr. 19, gültig ab Heft 1/2002.
Gerichtsstand ist Bad Waldsee.

ISSN 0026-7422



Foto: Tiedtke

VON OTTBERGEN AN DIE WESER

Impressionen aus dem Weserbergland mit ganz persönlicher Note liefert Teil 2 der Modellbahnschau.

Foto: B. Zabka, Slg. H. Troche



DER VATER DES ADLER

Ein Leben für die Eisenbahn: Wie kein anderer steht Horst Troche für die Paraden zum 150-jährigen Bestehen der Eisenbahnen in Deutschland.

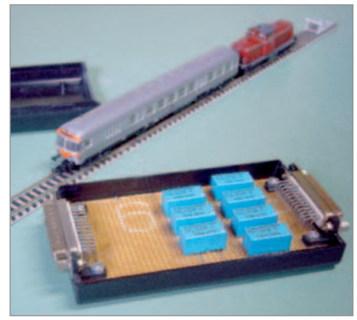


Foto: Boelckow

ERWEITERUNG

Die PC-Steuerung Groupie-MEB-Tron hat Bernd Boelckow um die Kehrschleifenautomatik und Wendezugsteuerung ergänzt.

Das Oktober-Heft erscheint am **20. September** bei Ihrem Zeitschriften-Händler – immer an einem Mittwoch

Außerdem

Das Interview

Farben-Lehre

Nachfeier

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.



Foto: Matussek

ZWISCHEN TAG UND TRAUM

Ein Dampflok-Bw kommt auch nachts nie ganz zur Ruhe: Die Chance für Nachtschwärmer, zu faszinierenden Bildern zu kommen.

BIS 1986 MIT DAMPFBETRIEB

Ein umfangreiches Netz von Werkbahnen führte ins ehemalige Zwickauer Steinkohlerevier. Spuren finden sich noch heute.



Foto: Rainer Heinrich